EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

DANS CE NUMÉRO, UN HORS-TEXTE : SAM LANGFORD

VIE AU GRAND AIR

UN EXPLOIT DE MARC POURPE

L'aviateur Marc Pourpe qui, le premier, a remonté en avion le cours du Nil, du Caire jusqu'à Khartoum. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme, hélice Chauvière).

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

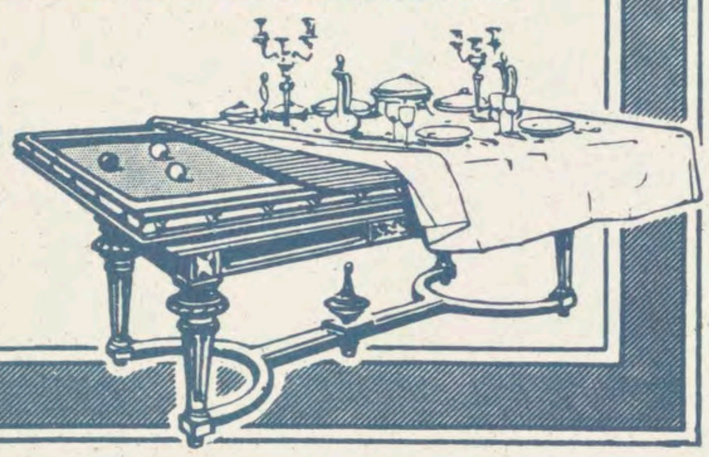
Aucun Appartement de Paris
n'est trop petit pour contenir une

TABLE-BILLARD BRUNSWICK

permettant de transformer en cinq minutes n'importe quelle

SALLE à MANGER
en **SALLE de BILLARD**

Compagnie
Brunswick Française
2, rue des Italiens
(Grands Boulevards)
PARIS



VENTE A MOITIÉ PRIX

Le Burberry

pendant le mois de Janvier

D'IMPERMÉABLES BURBERRY

pour Hommes et pour Dames

Solde du Stock et des Modèles de 1913 pour faire place aux Modèles de 1914

Complet Burberry

Occasions Superbes pour Hommes

135 BURBERRYS. — Pardessus imperméables en Gabardine, doublés laine, imperméabilisés. Prix habituel, **90** fr.. .. .. Réduit à **70. »**

45 BURBERRYS. — Pardessus imperméables en tweeds tissés. Prix habituel, **120** fr.. .. .. Réduit à **60. »**

96 URBITOR BURBERRYS. — Pardessus pour la ville. Prix habituel, **120** fr.. .. .. Réduit à **60. »**

Complet Burberry

80 RUSITOR BURBERRYS. — Pardessus pour automobilisme et voyage. Prix habituel, **210** fr.. .. .. Réduit à **105. »**

78 COMPLETS en Gabardine. — Veston et culotte courte, équipement irréprochable pour les sports. Prix habituel, **150** fr.. .. .. Réduit à **75. »**

106 COMPLETS pour le sport. — Veston et culotte courte, modèles en tweeds. Prix habituel, **150** fr. .. .. Réduit à **75. »**

28 COMPLETS pour tous usages. — En différents genres de tweeds. Prix habituel, **150** fr.. .. .. Réduit à **75. »**

Urbitor Burberry

OCCASIONS SEMBLABLES POUR DAMES

Demander le Catalogue n° 8, envoyé franco.

BURBERRYS PARIS

8 et 10, Boulevard Malesherbes

AUX MARINS

7-9, av. de la Grande-Armée
PARIS

Spécialité de vêtements et livrées pour l'automobile, imperméables, caoutchouc et parapluies du chauffeur. Manteaux et fourrures en tous .. .. .. genres .. .. ..

Equipements complets, leggings, gants, lunettes, etc. etc.

Envoi franco du catalogue général.

FAUTEUILS-ROULANTS POUR MALADES

DUPONT

10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Tél. Gobelins 18-67
Catalogue franco

GRATUIT & FRANCO

ALMANACH DU JARDINIER

cont. primes off. à ses lecteurs. Calend' et dictionnaire agric. hortic. Tous renseignements possibles pr jardins. Ch. LEMAIRE, grainier-horticul', 103, bd Magenta, Paris.

PARIS — GRANDS MAGASINS DU — PARIS

LOUVRE

LUNDI 19 JANVIER et jours suivants

BLANC-TOILES

Trousseaux, Layettes, Lingerie, Bonneterie, Chemises

Les Numéros spéciaux de la VIE AU GRAND AIR

La " Vie au Grand Air " a fait paraître dans le courant de l'année 1913 une série de

NUMÉROS DOUBLES SPÉCIAUX

dont le succès a été considérable. Chaque numéro est consacré à un sujet particulier et constitue une étude véritablement complète de la question, par les personnalités les plus compétentes.

L'Education Physique. :: L'Entraînement dans tous les Sports. Les Grands Prix Hippique et Automobile. :: Le Tour de France Cycliste. :: Où en sommes-nous dans l'Aviation? Où allons-nous? La situation actuelle de l'Automobile. Son avenir.

Nous sommes en mesure de faire parvenir ces numéros à ceux de nos lecteurs qui en feront la demande accompagnée d'un mandat-poste d'**un franc** pour chaque numéro.

PIERRE LAFITTE ET Cie

A LIQUIDER — OCCASION

VINS AUTHENTIQUES

3.800	bouteilles	Mercurey 1908.	**1.75**
1.200	—	Aloxe Corton 1908 (Hospices de Beaune)	**3. »**
600	—	Corton (Clos du Roi) 1908.	**4. »**
222	—	Musigny 1906 (Cachet de M. le comte de Vogüé)	**6.50**
75	—	Chambertin 1898.	**9. »**
750	—	Meursault blanc 1908 (Hospices de Beaune)	**4. »**
150	—	Liebfraumilch 1906 (Vin du Rhin).	**4. »**
9	bonbonnes	Vieux Marc de Bourgogne (7 litres), *droits en plus*.	**16. »**

S'adresser a ***M. CHAÏE, régisseur à PREMEAUX, par NUITS,*** *qui enverra des colis de quatre bouteilles, à titre d'échantillon, contre mandat de leur valeur*, augmentée de 1 fr. 50 pour expédition franco.

17e Année — N° 800.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

17 Janvier 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger.. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes
Liste des primes envoyée franco sur demande.

LE PRIX LEMONNIER : DANS LA COTE DE PICARDIE

Le classique Prix Lemonnier, disputé dimanche dernier, sur les 12 kilomètres qui séparent la grille de Versailles du terrain du Racing-Club. a permis à Jacques Keyser, en l'absence de Jean Bouin, de remporter une facile victoire. C'est la sixième fois que le crack parisien s'attribuait la première place dans cette épreuve. Il gagna en 43 m. 20 s. 3/5. Notre photographie le représente derrière le Lyonnais, Granger.

UNE PHOTOGRAPHIE SENSATIONNELLE

Marc Pourpe, en passant au-dessus des Pyramides, a réussi à faire la première photographie de cette région historique prise en aéroplane. Nos lecteurs savent que nous nous sommes assuré l'exclusivité, avec Excelsior, *du récit et des clichés du raid prodigieux Le Caire-Khartoum, réussi par Marc Pourpe.* (Monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière.)

AVANT LE CAIRE-KHARTOUM

PAR MARC POURPE

Héliopolis, 1er Janvier 1914.

C'est aujourd'hui que commence 1914 et j'espère que cette année débutera pour moi mieux que ne finit 1913. Si j'ai eu des difficultés et des démêlés avec mon appareil, cela tient uniquement au sol sablonneux et humide qui prit un malin plaisir à embourber mes roues, et au manque d'habitude que j'avais du glorieux monoplan que je pilote, le Morane-Saulnier de mon excellent ami Garros dans la traversée de la Méditerranée. Je l'ai bien en mains et j'espère qu'il me conduira avec ardeur et rapidité à Khartoum. Depuis l'arrivée de Védrines et de Bonnier, je piaffe d'impatience. Je suis fin prêt, après-demain ou dimanche au plus tard je partirai pour mon raid et tout ce que je suis capable de faire je le ferai, pour arriver.

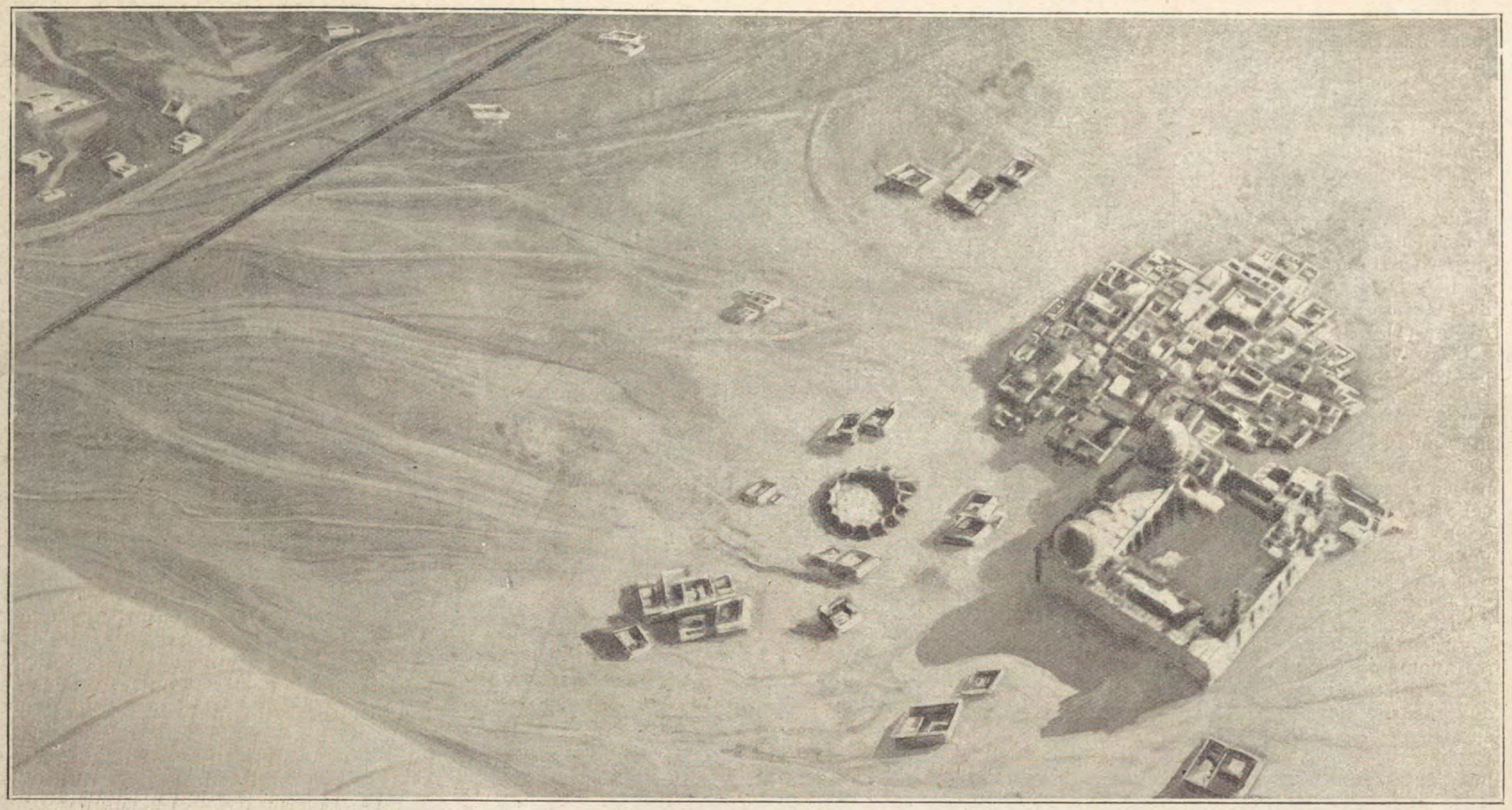
Bonnier vient d'atterrir et son succès par sa réussite et son amabilité est immense, la foule est en délire. C'est un garçon charmant et il raconte son voyage avec une simplicité qui gagne tous les cœurs. Je suis allé à sa rencontre à une cinquantaine de kilomètres du Caire et je ne saurais dire combien pendant le trajet le cœur me battait en pensant à toutes les émotions délicieuses qu'un tel voyage vous procure lorsqu'on approche

L'HYGIÈNE DES BÉDOUINS

Les Bédouins n'hésitent pas à faire leur toilette en public, et l'objectif de Marc Pourpe n'empêche pas les parents de chercher les hôtes dans la chevelure des petits enfants.

RIEN NE SE PERD...

Les Bédouins d'Héliopolis se sont construit des demeures avec les caisses d'essence qui avaient été laissées par les aviateurs après le meeting de 1910, qui semble déjà si lointain.



MARC POURPE PHOTOGRAPHIE LES ENVIRONS DU CAIRE

Marc Pourpe, avant de s'envoler au-dessus du Nil pour se rendre à Khartoum, eut l'honneur d'effectuer le premier raid en aéroplane au-dessus des Pyramides. Du haut de son appareil, il contemplait 41 siècles ! (Monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière.)

du but. Puisse le sort me permettre de ressentir d'ici quelques jours les mêmes joies en arrivant près de Khartoum. J'ai la conviction que 1914 doit m'être favorable et que ce sera une bonne année puisque les premiers vœux que j'ai reçus sont ceux de la *Vie au Grand Air*.

Je voudrais d'autant plus réussir que je suis chargé d'une mission qu'a bien voulu me confier lord Kitchener, gouverneur du Soudan. C'est officiellement que je vais par la voie des airs à Khartoum. Lord Kitchener m'a exprimé le désir de me voir dans la capitale du Soudan pour les fêtes qui vont y être célébrées le 17 janvier pour l'anniversaire de la visite du roi d'Angleterre. Je dois exécuter des vols en présence de la multitude amassée à Khartoum et ce sera la première fois qu'un aviateur planera dans le ciel de cette ville. Je serais fier d'arriver sans incident, on le comprendra aisément. De plus, le désir de lord Kitchener est un ordre pour moi, étant donné l'amabilité et la bienveillance dont il voulut bien faire preuve à mon égard. Il me donna de précieux conseils sur le voyage que je vais commencer et me fournit quelques précisions intéressantes : lord Kitchener détient actuellement le record pour ce voyage qu'il a fait très fréquemment par les moyens les plus vites lorsqu'il était appelé d'urgence en Angleterre.

Le moins qu'il ait mis est *72 heures*. Bien entendu, des rapides étaient mis à sa disposition et, sur toutes les voies, les trains étaient garés pour le laisser passer. A Ouadi-Halfa, un canot automobile apporté par un rapide, le transportait à toute allure jusqu'à Shellal où lord Kitchener prenait un second rapide ne comprenant qu'une voiture qui le conduisait au Caire.

LES PRÉPARATIFS D'UN GRAND VOYAGE

Je pense pouvoir faire le voyage en 25 heures, réparties en une semaine, car il faut que j'attende en plusieurs endroits mon mécanicien. Mais si des ravitaillements complets, mécaniciens, terrains, pièce de rechange de moteur et d'appareil existaient sur la ligne, je crois que ce serait faisable en moins de 20 heures et en un jour, avec un vol de nuit de quel-

MARC POURPE VA REJOINDRE MARC BONNIER

Lorsque la venue du brillant pilote Marc Bonnier fut annoncée, Marc Pourpe monta dans son Morane-Saulnier et alla au devant de son camarade. Il le trouva à plus de 50 kilomètres du Caire et lui servit d'éclaireur jusqu'au but.

ques heures, puisque les journées, à certaines époques, dépassent seize heures.

J'ai prévu mes étapes comme suit : Le Caire-Assiut ; Assiut-Louqsor, Louqsor-Ouadi-Halfa où je me reposerai deux jours ; Ouadi-Halfa-Abu-Hamed ; Abu-Hamed-Khartoum. J'ai des ravitaillements à Minieh, Assiut, Nag-Hamadi, Louqsor, Shellal, Derr, Ouadi-Halfa, n° 6 station, Abu-Hamed et Atbara (1).

Ces ravitaillements n'ont pas été faits sans peine. D'abord pas la moindre trace d'huile de ricin ici. J'ai dû faire analyser ce que j'ai pu trouver sur place et je n'ai pas eu à me plaindre. Quant à l'essence, tout était prêt selon les instructions que j'avais données à des parents que j'ai ici.

La difficulté ensuite a été de décider les chemins de fer égyptiens à prendre ces matières inflammables sur des trains ordinaires, ce qui est contraire aux règlements. Les trains spécialement réservés à ces produits ne partent que deux fois par semaine quand il y a des quantités suffisantes.

Le chemin de fer égyptien ne va que jusqu'à Shellal (Assouan). A partir de cet endroit, il faut prendre le bateau qui met quatre jours pour aller à Ouadi-Halfa. Les bateaux ordinaires qui s'arrêtent à toutes les stations mettent trois jours et demi. J'ai été autorisé à embarquer mes combustibles sur les courriers qui mettent un peu plus d'un jour, mais ne s'arrêtent nulle part habituellement. Pour cette occasion, ils avaient ordre de s'arrêter à Derr, port choisi pour une escale, au lieu de Korosko qui est peu important, malgré les cartes. De Ouadi-Halfa à Khartoum, chemin de fer lent, mais à peu près régulier en cette saison.

Comme terrains, d'après les indications que voulurent bien me donner les compétences, il paraît que ce n'est pas fameux, mais j'en ai vu de pires en Asie et puis, comme disent les Arabes : « Allah Kebir ! » Dieu est grand ! En tout cas, il faut éviter les labourages qui sont mous et toucher en bordure du désert autant que possible. Ce terrain n'a que l'inconvénient d'être recouvert de silex que je mettrai le moins souvent possible en contact avec mes pneus, à cause de leur incompatibilité d'humeur.

Après mon voyage de Khartoum, si tout réussit comme je le souhaite, je reviendrai au Caire, par la même voie et, trois jours après, j'irai à Port-Saïd, de là à Suez, ensuite de Suez au Caire de nouveau, et je terminerai ma tournée égyptienne par Alexandrie, pour m'embarquer pour Marseille.

AU-DESSUS D'HÉLIOPOLIS

Marc Pourpe, dont le raid merveilleux du Caire à Khartoum, ajoute une page glorieuse à ses voyages sensationnels d'Indo-Chine, était convoqué par lord Kitchener pour prendre part à de grandes fêtes qui se déroulent aujourd'hui.

LES ENCOURAGEMENTS DE LORD KITCHENER

Lord Kitchener, dont je vous ai déjà dit la bienveillance, a eu l'extrême bonté de donner des ordres pour que tous me reçoivent comme il faut et se mettent à mon entière disposition durant tout mon parcours. On ne peut être plus aimable pour un aviateur étranger et lorsque je quittai le gouverneur du Soudan, il voulut bien me dire :

— Sachez que votre raid m'intéresse beaucoup, beaucoup, et que je compte absolument sur vous pour augmenter l'éclat des fêtes de Khartoum le 17 janvier.

On conçoit, dans ces conditions, combien est grand mon désir de réussir et de tenir la parole que j'ai donnée à l'éminent homme d'Etat.

D'ailleurs, on ne peut se faire une idée de l'enthousiasme que suscitent ici les aviateurs français auprès d'une population dont la courtoisie et la bonne éducation sont si agréables. Et à juger de ce que furent les arrivées de Védrines et de Bonnier, j'ai hâte d'atteindre Khartoum où nul avion n'est encore allé. J'ai idée que la France sera fêtée une fois de plus grâce à l'aéroplane et ce sera pour moi l'orgueil de ma vie d'être le pilote ayant le premier remonté le Nil jusqu'au Soudan.

Mais, je vois que je me suis éloigné du sujet que la *Vie au Grand Air* m'avait demandé de traiter : un rapide récit de mes vols en Indo-Chine ! Que voulez-vous, c'est du passé, le Caire-Khartoum appartient à l'avenir et ce voyage m'intéresse tant à l'heure actuelle que j'oublie le reste. La question personnalité doit disparaître d'ailleurs dans ces sortes de débats. Peu importe que Marc Pourpe ait voyagé en Indo-Chine, la seule chose intéressante est qu'il a réussi à y accomplir des raids ; à couvrir, en 1 h. 12, des trajets que les autres moyens de communication franchissent en deux, trois et même quinze jours.

Je ne parlerai donc pas de ce que j'ai fait : les lecteurs de la *Vie au Grand Air* furent d'ailleurs tenus exactement au courant de tous mes vols. Je me contenterai de répondre à certaines personnes qui discutent avec une assurance prétentieuse sur l'aviation en Indo-Chine : les uns ne pilotent pas ou si peu, les autres ne sont jamais allés dans ces régions. Seul, le lieutenant Salel peut donner une opinion qui doit être écoutée. « Je ne crois pas, disent les profanes auxquels je fais allusion, que l'aviation soit appelée à un avenir brillant en Chine et au Tonkin. » Et je réponds :

1° La Chine ne doit pas nous inquiéter, occupons-nous de notre colonie seulement puisque c'est d'elle qu'il est question ;

2° Au point de vue configuration du terrain, des terrains d'atterrissage sont à créer au Tonkin comme en Cochinchine, comme partout. Les emplacements ne manquent point, pas plus au Tonkin qu'en Cochinchine.

3° Le climat ne doit pas nous permettre de voler plus d'une heure, déclarent les philistins. Or, le climat est sensiblement le même dans toutes les régions de notre colonie Indo-Chinoise et l'on peut y voler toute la journée. Exemple : Saïgon-Tanchan (Cochinchine), en 1 heure et demie par Geo Verminck, Langson-Hanoï, par moi, *en plein été*, pendant la plus mauvaise période, parcours accompli en 2 h. 35. Et je ne cite pas les multiples raids de plus d'une heure et demie. Et si l'occasion s'était présentée de faire des voyages de 3 et 4 heures et même plus, je les aurais faits. Pendant sept mois, j'ai volé partout sauf dans le Laos et j'ai couvert des milliers de kilomètres. Mon prochain séjour en Indo-Chine avec un matériel modifié prouvera, je l'espère, que je sais ce que je dis et ce que je fais, et contraindra au silence ceux qui sans connaître le sujet, palabrent à l'infini et répandent des idées absolument fausses.

MARC POURPE.

(1) On sait que Marc Pourpe a effectué son merveilleux raid de cette façon : 4 janvier ; du Caire à Sohag, sans escale, 450 kil. ; 6 janvier, de Sohag à Louqsor, sans escale, 250 kil. : 7 janvier, de Louqsor à Ouadi-Halfa, sans escale, 590 kil ; 9 janvier, de Ouadi-Halfa à Abu-Hamed, sans escale, 400 kil. ; 12 janvier, d'Abu-Hamed à Khartoum, sans escale, 560 kil.

LE DÉPART DES SIX JOURS DE PARIS

Lundi dernier, à dix heures du soir, a été donné, au Palais des Sports, le départ de la Course des Six Jours. Les vingt équipes suivantes se sont rangées sous les ordres du starter : Fogler-Moran, Goullet-Grenda, Root-Clark, Hourlier-Comès, Vanhouwaert-Van Bever, Walthour-Deruyter, Jacquelin-Beyl, Vandevelde-Debauw, Bader-Trousselier, Germain-Léonard, Cottrel-Wirth, Charron-Rousseau, Meurger-Thys, Perchicot-Egg, Lapize-Oliveri, Engel-Berthet, Verri-Crubelandt, Rutt-Lorenz, Poulain-Petit-Breton et Dupré-Brocco.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE SERA CONSACRÉ A LA BOXE

C'est le 31 janvier que paraîtra notre prochain numéro double consacré à *la Boxe*, le sport qui a acquis une si grande popularité en France. Ce numéro constituera une véritable encyclopédie du noble art, fourmillant d'anecdotes inédites, de renseignements précieux, et illustré à l'aide de documents sensationnels, reproduisant les gloires passées et présentes du pugilisme, les matches célèbres depuis les origines de la boxe, etc... Une série de dessins due au maître dessinateur américain, *Casey*, représentant tous les coups permis et défendus, sera certainement très goutée de nos lecteurs.

Les auteurs des études ? Toutes les célébrités de la boxe soit comme champions, soit comme manieurs d'hommes, soit comme compétences. C'est ainsi que nous relevons les noms de *Georges Carpentier, Charlemont, Sam Langford, Joe Jeannette, Willie Lewis, Géo Max*, ceux de *Dan Mac Ketricke* de *François Descamps*, et ceux de *Théodore Vienne*, et de *Jacques Mortane*.

Ajoutez à cela une très remarquable enquête à laquelle ont bien voulu collaborer les littérateurs et les artistes les plus renommés, s'intéressant à la boxe.

Nous commencerons enfin une nouvelle extrêmement dramatique et émouvante, due au fin littérateur anglais, *Jack London*. Dans le "*Bifteck*", il montre la fin d'un champion du ring, détrôné par un jeune.

C'est dire l'intérêt de ce numéro double qui, comme les précédents, sera vendu *1 franc*.

NOTRE HORS-TEXTE

Nous donnons cette semaine en hors-texte le portrait du nouveau champion du monde de boxe. *Sam Langford*. qui détient à la fois les titres de la catégorie des poids mi-lourds et de celle des poids lourds.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Pauvres aviateurs...

Tandis que Maurice Guillaux, plutôt que de rester dans l'ombre après avoir fait parler de lui d'une façon si retentissante et si malencontreuse, occupe son temps à looper au-dessus de Paris ou à faire des conférences rue aux Ours... (sic), *à moins qu'il fasse des ours au-dessus de Paris ou* loope *ses conférences, — il serait intéressant d'observer et de calculer les sommes mises à la disposition de nos aviateurs pour les récompenser de leurs exploits et les engager à en accomplir de nouveaux.*

Qu'y a-t-il? Monaco, la Coupe Michelin, la Coupe Pommery, la Coupe Gordon-Bennett, et le Critérium de l'Aéro-Club. C'est peu! Et il est navrant de constater que dans un pays aussi riche que le nôtre, où l'on trouve si facilement de l'argent pour des causes qui n'en valent pas la peine, nous ne puissions énumérer plus d'épreuves. Pauvres pilotes, ne regardez pas ce qui se passe en Allemagne! La comparaison est vraiment trop navrante!

Ne se rencontrera-t-il point un Mécène qui offrira une importante allocation, qui prendra à cœur de se lever et de dire :

« Oui, vous courez des dangers; oui, vous accomplissez chaque jour des prouesses admirables; oui, le monde entier envie votre audace et votre valeur, eh bien ! je ne veux pas que tant d'héroïsme qui rend le pays plus grand, soit dépensé en pure perte. Je vous offre 100.000 francs pour telle épreuve, et moi je ne vous demanderai pas de voler la nuit ou de vous lancer dans le brouillard. Je sais que, le jour du danger, s'il le fallait, vous n'hésiteriez pas, mais pour le moment, à quoi bon jouer avec votre existence inutilement. Voilà l'argent pour soutenir vos ailes et si vous mourez, ce ne sera pas de faim au moins! »

Oui, mais existe-t-il ce Mécène? J'ai peur, j'ai bien peur !

WHIPPER.

AUTOMOBILE

La route des touristes

Le meilleur chemin pour aller vers la Riviera.

On m'a appris au collège que le plus court chemin d'un point à un autre, est la ligne droite. Ce n'est pas toujours vrai en tourisme. D'abord, parce que la route droite est plutôt rare, si l'on veut s'en tenir à la lettre de l'axiome ; mais aussi parce que telle route, plus courte kilométriquement qu'une autre, sera parcourue moins vite. du fait de ses obstacles, de ses accidents, de ses embarras.

Ainsi, pour aller de Paris à Nice, et surtout à cette époque de l'année, ce ne sera pas la route la plus courte qui nous y mènera le plus vite. Je choïsis cet exemple parce que c'est vers la Méditerranée que se dirigent en ce moment les touristes.

Pour aller de Paris vers la Côte d'Azur, je connais quatre routes différentes, franchement distinctes l'une de l'autre. On peut passer par la Bourgogne, le Bourbonnais ou l'Auvergne, pour rejoindre la vallée du Rhône ; on peut aussi traverser la Champagne et, coupant au plus court, gagner Grenoble et les Alpes.

De tous ces itinéraires, de longueurs différentes, ce ne sera certes pas le plus court que je recommanderai aux touristes pressés. Le plus court, en effet, c'est le dernier que je viens de citer et dont voici un rapide détail : Paris, Troyes, Dijon, Châlon-sur-Saône, Bourg, Grenoble, Lus-La-Croix-Haute, Sisteron, Digne, le col de Vergons, Castellane, Nice. Cet itinéraire que les neiges rendent impraticable en deux points, est donc éliminé d'avance et ne devient possible que vers le mois d'avril ; très accidenté et très pittoresque, il sera adopté pour le retour. 910 kilomètres environ.

Le passage par l'Auvergne, intéressant dans la belle saison, peut, en hiver, présenter certains passages difficiles, notamment dans les environs du Puy ; en outre, cet itinéraire comporte peu d'hôtels confortables et il oblige à de longues étapes, peu pratiques par les journées courtes, si l'on veut gagner les villes pourvues d'un logis acceptable. Pour mémoire, le tracé par l'Auvergne passe par Clermont-Ferrand, Le Puy, Langogne, Alais, Nîmes, Avignon, etc... Il est, en général, assez accidenté ; mais les routes, bonnes et bien dessinées, permettent de bonnes moyennes. Il est le plus long : 1.020 kilomètres.

La voie du Bourbonnais est plus abordable dans la mauvaise saison. Les villes que l'on traverse sont : Montargis, Nevers, Moulins, La Palisse, Roanne, Saint-Etienne, Bourg-Argental, Saint-Vallier, où l'on rejoint la vallée du Rhône. Cet itinéraire serait peut-être kilométriquement le plus court ; mais, à partir de La Palisse, les routes deviennent très sinueuses, accidentées, étroites, pas de vitesse possible ; à partir de Saint-Etienne, on monte au col de la République, à travers une de nos plus belles forêts de sapins de France, et je me suis trouvé une fois bien gêné par la neige, au mois de février. Ce troisième itinéraire est, en somme, bon et beau, mais pas rapide. 936 kilomètres.

J'ai gardé pour la fin, l'itinéraire passant par la Bourgogne. C'est celui que je recommande de préférence à tout autre ; car, d'une part, il comporte le plus de ressources de tout genre et, d'autre part, c'est la voie la plus rapide, celle qui a été adoptée de préférence par tous ceux qui ont voulu établir ou battre le record de vitesse entre Paris et Nice, bien que n'étant pas la plus courte. La distance est, en effet, de 954 kilomètres ; mais les régions traversées sont les moins accidentées, les routes y sont plus roulantes, moins encombrées. En voici, d'ailleurs, le détail :

Sortie par la porte d'Italie, Juvisy, Fontainebleau, Moret, Sens, Joigny, Auxerre. 150 kilomètres environ de routes faciles, roulantes, suivant la vallée de la Seine, et de ses affluents l'Yonne et la Cure. A partir d'Auxerre, on se dirige vers Avallon, à travers le Morvan si pittoresque pour atteindre Saulieu, point culminant de l'itinéraire, sur la ligne de partage des eaux entre le bassin de la Seine et le bassin de la Saône, que nous rejoignons à Châlon (340 kilomètres), après avoir passé par Arnay-le-Duc, La Rochepot et son château, Chagny. Cette partie de l'itinéraire sera la plus accidentée du parcours ; mais les routes y sont toujours belles et en bon état ; seuls, les 40 kilomètres qui séparent Saulieu d'Arnay-le-Duc sont un peu sinueux et gênés par un chemin de fer sur route.

De Châlon à Lyon, 130 kilomètres sur les bords de la Saône par Tournus, Mâcon, Villefranche. Après cette dernière ville, à la sortie d'Anse, prendre à droite sur Limonest, d'où, après avoir gravi la côte des Chères, on redescend sur Lyon, tandis qu'un beau panorama sur les monts du Lyonnais se déroule sous les yeux du touriste.

Nous voici à moitié chemin ; 470 kilomètres ont été parcourus, que des gens un peu pressés — je ne dis pas des touristes — peuvent abattre dans leur journée. Au-dessus de Lyon, les routes deviendront moins bonnes, plus cahoteuses, plus poussiéreuses, parce qu'entretenues avec les cailloux du Rhône friables et peu résistants. Vienne, Saint-Vallier, Valence, Montélimar, Orange, Avignon (220 kilomètres) ; ruines et antiquités, sites pittoresques et nougat, ont fait la célébrité de ces différentes villes du parcours et attirent la curiosité ou la gourmandise des touristes.

La cité des papes peut être évitée et l'itinéraire se trouve raccourci d'une dizaine de kilomètres, si, au Pontet, on bifurque à gauche pour gagner directement le pont suspendu de Bompas, sur la Durance. Mais il faut être bien indifférent aux merveilles d'autrefois, ou les connaître déjà à fond, pour négliger la capitale de Vaucluse.

D'Avignon à Nice par Aix-en-Provence, Saint-Maximin, Brignoles, Le Luc, Fréjus et Cannes, on compte environ 264 kilomètres, plats sur tout le parcours, sauf entre Fréjus et Cannes, où l'on franchit l'Esterel. Les routes sont assez bonnes généralement entre Aix et Cannes, mais à partir de cette ville et jusqu'à Nice, le sol est presque toujours décharné, semé de trous et d'ornières traîtreusement cachés par la poussière. En outre, les tramways encombrent la route au point de la rendre dangereuse pour la grande quantité de voitures qui la sillonnent pendant l'hiver.

Tel est l'itinéraire le meilleur que l'on puisse recommander au touriste qui se rend sur la Côte d'Azur.

PAUL MEYAN.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

Nos épreuves automobiles

La course du kilomètre.

N'ayant pu obtenir l'autorisation aux conditions qui nous semblaient nécessaires pour organiser cette course dans la Forêt de Marly, dont les routes, paraît-il, ne sont pas en état de supporter le passage des automobiles en vitesse, force nous est de renoncer à cette épreuve pour laquelle nous avions déjà enregistré un certain nombre d'engagements.

Nous espérons, toutefois, que ce n'est que partie remise et que nous trouverons bientôt, quelque part, aux environs de Paris, un tronçon de route, où nous pourrons faire courir le kilomètre.

Nos prochains rallies.

Nous avons publié dernièrement le règlement auquel seront soumis les concurrents de nos trois rallies. Les dates en sont définitivement arrêtées aujourd'hui, d'accord avec les Automobile-Clubs des trois villes désignées, qui ont bien voulu nous donner leur patronage et leur concours.

Ces dates sont les suivantes :

PARIS-ROUEN	15 février.
PARIS-ORLÉANS	1er mars.
PARIS-AMIENS	15 mars.

Et le concours des Clubs Automobiles de Normandie et de Picardie, et de l'Aéro-Club du Centre, n'est pas un vain mot puisque, grâce à eux, nous avons obtenu de faire une exposition des voitures concurrentes dans leur ville, et, dans leur ville aussi, d'organiser une épreuve sportive intéressante.

A Rouen, nous l'avons déjà dit, c'est une course de côte, dont la rampe maximum mesure 18 0/0 ; et cette côte n'est autre qu'une des rues de la ville. Spectacle peu ordinaire pour les Rouennais et rare occasion pour les rois du volant d'exercer leur virtuosité et d'essayer leur voiture sur un pourcentage pareil et inusité.

A Orléans, sur les bords de la Loire, entre les ponts, le quai de la Madeleine nous offre un millier de mètres. On y disputera une course à formule nouvelle. Cent mètres avant l'arrivée, les concurrents devront exécuter un virage et terminer la course en marche arrière. Voilà encore une épreuve peu banale.

A Amiens, enfin, autorisation a été demandée à la Municipalité, d'organiser une course de vitesse dans le parc de la Hotoie. Ce parc comporte une route circulaire et une diamètrale. En faisant le départ et l'arrivée au centre du parc, par conséquent au milieu de l'avenue médiane, les voitures pourront effectuer une sorte 8 dont le développement total est de 4 kilomètres environ. D'où le nom de « Course en 8 » donnée à l'épreuve d'Amiens.

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

La Table des Matières du second semestre 1913 de la Vie au Grand Air *est parue ; nous la ferons parvenir gratuitement aux abonnés qui nous la demanderont. Nous la tenons également à la disposition de nos lecteurs moyennant 0 fr. 25.*

LE MATCH STADE-SPORTING

Dimanche dernier, à Colombes, s'est disputé le premier match retour du championnat de Paris. Le S. C. U. F, battu par le Stade dans le match aller, a pris sa revanche, triomphant des bleu et rouge par 6 points à 0.

LA REVANCHE DU SPORTING

Le match Stade-S.C.U.F. s'est joué sous la pluie, sur un terrain détrempé, avec un ballon gluant et difficile à saisir. Durant la première mi-temps, le Sporting s'assura avec une régularité mathématique le contrôle du ballon, mais ne put guère en profiter, grâce à la défense énergique des lignes arrières du Stade, grâce aussi, on doit le dire, au peu d'efficacité des attaques noires et blanches. Le jeu fut assez égal durant ces quarante premières minutes, car le Stade marqua son avantage sur la fin de la mi-temps et manqua, faute de décision, de belles occasions d'aller à l'essai.

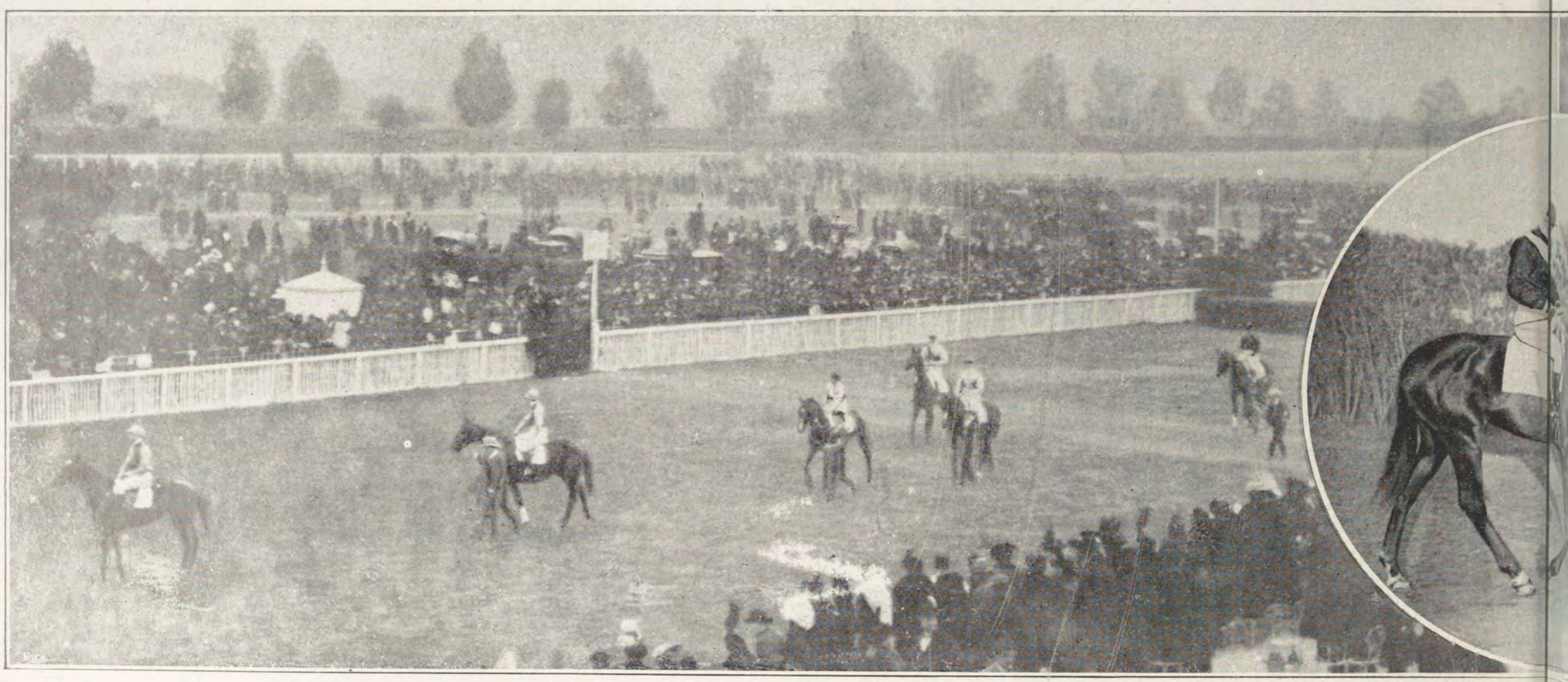
Dans la seconde moitié du match, le Sporting fut moins maître du ballon en mêlée, mais se montra cependant beaucoup plus dangereux dans ses attaques où coopérèrent avants, demis et trois-quarts. Jouant avec le désir violent de vaincre, les équipiers du S. C. U. F. parvinrent à forcer la défense des trois-quarts Stadistes, qui ne purent suffire jusqu'à la fin de la bataille au très gros travail que l'on réclamait d'eux. Malgré Etienne, malgré Combes, les avants du Sporting, soutenus par leurs lignes arrières, purent pénétrer intérieurement dans les buts Stadistes. Le premier essai fut obtenu après une touche près des buts des bleu et rouge. Les avants du Sporting, par de petites passes courtes, amorcées par Sheiff, débordèrent la défense adverse, et Vives put mettre trois points à l'actif de son club. Le deuxième essai fut le résultat d'une offensive personnelle de Moure au sortir d'une mêlée faite en camp ennemi, et d'une passe de ce joueur à l'ailier Suona qui put marquer au coin du terrain.

Tout ce temps durant, le Sporting se maintint menaçant dans les vingt-deux mètres du Stade, et donna nettement l'impression d'être maître de la partie. Ses adversaires, du reste, par leur mollesse lui facilitèrent la tâche.

JACQUES DEDET.

LE PRIX DE S. A. S. LE PRINCE DE MONACO (haies 10.000 francs, 3.000 mètres) Nice, 8, janvier. — L'arrivée.
Beni Méred, a mené devant Islington Green et Montmartre. Beni Mered lâchait pied à l'entrée de la ligne droite, Islington Green faisait une faute à la dernière haie, Démon II passait alors et gagnait par une longueur et demie.

LE PRIX DE LA SOCIÉTÉ DES STEEPLES (Steeple, 600
Papagena. que l'on voit à gauche sur notre photograph, a m devant Lord Loris. Au bull finch, celui-ci passait en t sans



LE GRAND PRIX DE LA VILLE DE NICE (Steeple, 100.000 francs, 4.400 mètres) 11 janvier. — Le défilé des concurrents.
C'est par un temps gris que s'est disputé le Grand Prix de Nice; dix concurrents ont pris part au défilé d'usage. Le départ a été donné dans d'excellentes conditions. Champoreau et Etrurie ont d'abord réglé l'allure, puis, Prince Christian leur a succédé. Le cheval de M. A. Veil-Picard est resté en tête depuis le premier passage devant les tribunes jusqu'au second saut de la rivière.

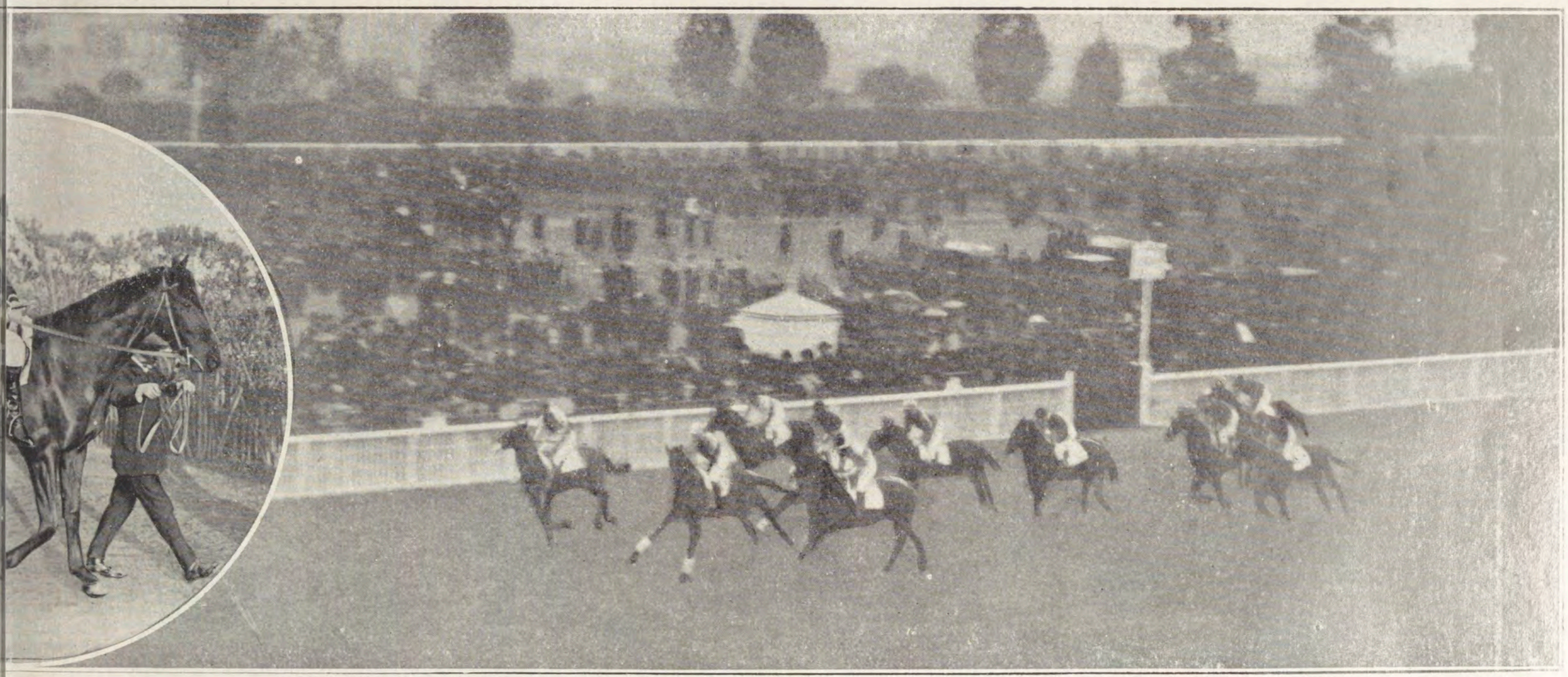
MA LOVE
Ma Love, à M. Ch. Liéna le Grand Prix de la ville et Eure.

POUR LA QUATRIÈME FOIS, L'ÉCURIE LIÉNART GAGNE LE GRAND PRIX DE LA VILLE DE NICE

Le Grand Prix de la Ville est couru, et pour la quatrième fois, M. Liénart gagne ce grand steeple-chase. Sa récente acquisition, Ma Love, acheté après une facile victoire à Auteuil, sous les couleurs de M. J. Lieux, a remporté une victoire aussi facile que fructueuse. Ce fils de Saint Damien et de l'excellente jument Ma Lady Lu qui avait gagné en plat quelques courses modestes, en somme, avait, au début de l'année, donné l'impression que sa carrière serait fort belle. Il n'en fut rien. Acheté par M. Lieux, il disputa, en fin de saison, et sans succès, quelques handicaps, après avoir sauté quelques obstacles en province et au cours du meeting de Lucerne. Devenu, comme nous l'avons dit, après une victoire sur les haies d'Auteuil, la propriété de M. Liénart et confié à Charles Carter, il figura honorablement dans le Prix de Monte-Carlo, et, deux jours après, montrant, pour ses débuts en steeple, une aptitude étonnante, remportait le Prix de Béthune, y battant facilement un lot, modeste, il est vrai, mais comprenant quelques sauteurs beaucoup mieux confirmés, tels que Elégant Ivoire, le Mont Saint Michel et Le Systémeur. Dimanche, après avoir été tenu, pendant la première partie du parcours, à l'arrière-garde du peloton, il s'est rapproché, en face, de Champoreau, Prince Christian, Etrurie et Ultimatum qui passaient dans cet ordre. A la haie finale, Champoreau et Tripot II, venu un moment, ayant disparu, il n'avait plus à redou-

00 francs, 3.400 mètres) Nice, 8, janvier. — La rivière.
a mené le train devant Perdigail et Champoreau, puis sans difficulté et gagnait avec deux longueurs d'avance.

LE PRIX DU CHEMIN DE FER (haies, 4.000 francs, 2.800 mètres) Nice, 8, janvier. — L'arrivée.
Grand Matin, en tête dès le début, devant Ninive IV, a cédé la place à cette dernière à l'entrée de la ligne droite. Saint Mac est venu, mais vainement, attaquer Ninive IV qui gardait l'avantage par une longueur et demie.



(Photographies de notre envoyé spécial.)

OVE
(W. Head), qui a remporté le Nice devant Ultimatum urie.

LE GRAND PRIX DE LA VILLE DE NICE. — Le passage devant les tribunes.
Après le second saut de la rivière, Champoreau a repris le commandement; il fléchissait à l'entrée de la ligne droite, Etrurie le remplaçait au commandement, mais Ma Love et Ultimatum passaient en tête après le bull finch et Ma Love l'emportait de deux longueurs sur le cheval de M. A. Veil-Picard.

IÉNART GAGNE LE GRAND PRIX DE NICE

ter qu'Ultimatum, qui, lui rendant vingt-quatre livres pour l'année, ne put lui opposer qu'une défense honorable. La facilité de sa victoire et les progrès qu'il a encore à réaliser, font de Ma Love un concurrent redoutable pour les grandes épreuves du printemps. Son aptitude à tenir la distance, qu'il doit à son origine paternelle, et qu'il a nettement prouvée dimanche, fera même de lui un des plus sérieux candidats au Grand Steeple de 1914.

Il est intéressant de faire cette constatation que Saint Damien, qui tint longtemps la tête des étalons gagnants en obstacles n'avait pas encore eu, parmi ses produits, le gagnant du Grand Steeple niçois. Ma Love provient de l'élevage de Mme Say.

M. Liénart, dont les couleurs furent si souvent victorieuses à Nice, fut chaudement félicité après la victoire de Ma Love. Les deux grandes écuries, celles de MM. Veil-Picard et Hennessy prenait les 2e, 3e et 4e places. En dehors de ces trois écuries, deux concurrents seulement avaient affronté la lutte: Papagena et Tripot II.

L'écurie Liénard avait préludé à son succès en remportant le steeple à réclamer du début de la réunion avec Beni-Mered, récent vainqueur à Saint-Ouen, et l'écurie Hennessy avait également connu le succès avec L'Impétueux, dans le Prix d'Antibes.

STUART.

A LA GRILLE DE PICARDIE

Dès le départ, Jacques Keyser prit la tête. A la grille de Picardie, Grobleau (141), Leroy (202), Granger (13), Keyser (140) et Denis (142) commençaient à lâcher le gros du peloton. — En médaillon, la voiture de l'excellent conducteur Tart qui permit à notre photographe de suivre l'épreuve.

KEYSER ARRIVE AU R. C. F.

Keyser, le vainqueur, couvrit les 12 kil. en 43 m., 20 s. 3/5.

LA DESCENTE DE PICARDIE

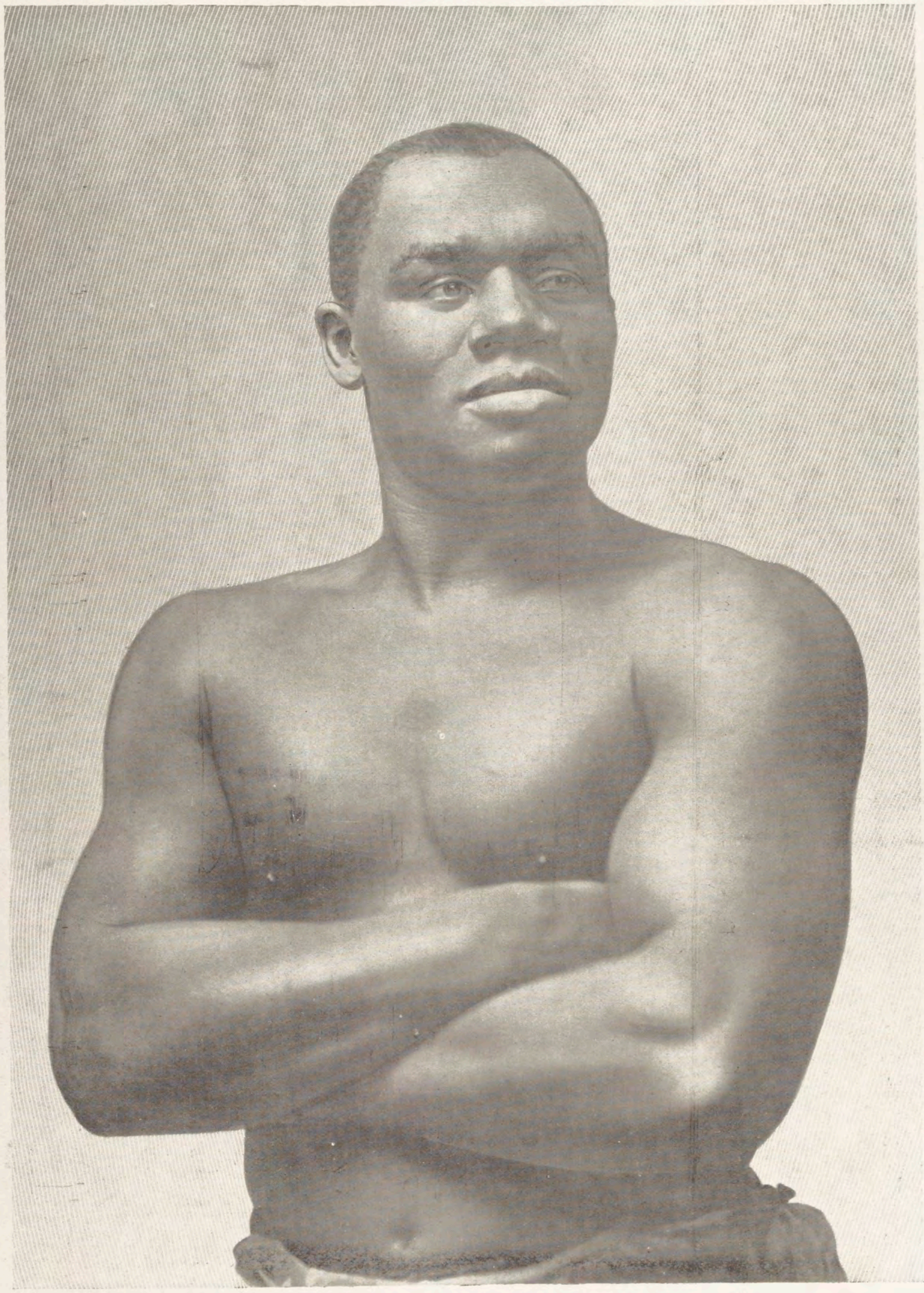
Grobleau (141), Keyser (140), Denis (142) et Delloye (264) se suivent en file indienne. Granger a cédé à mi-côte. Keyser se laisse encore emmener jusqu'à la sortie de Ville d'Avray où il lâchera tous ses rivaux.

L'ARRIVÉE DE GRANGER

Granger se classa second en 44 m., 1 s. 4/5 devant Pautex.

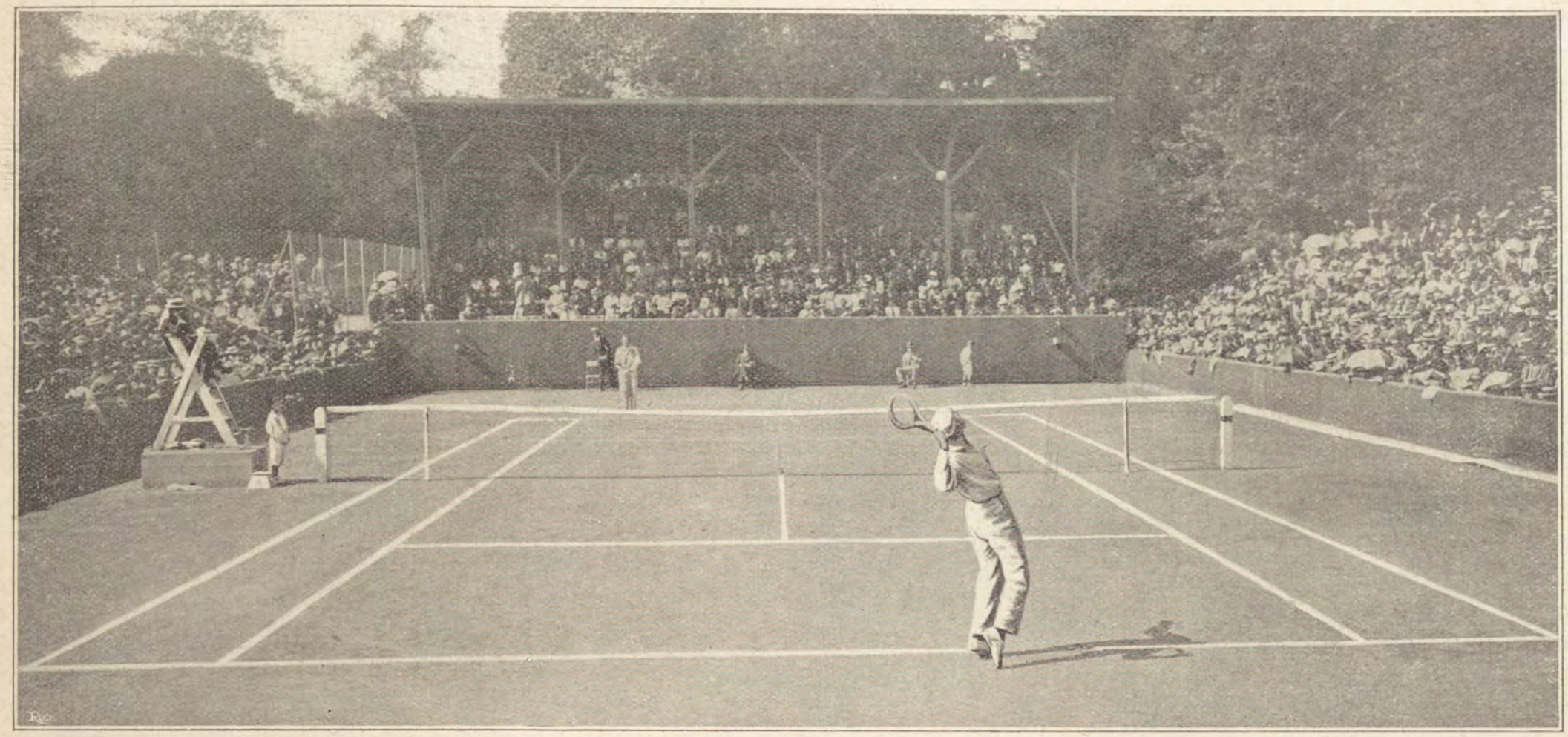
LE PRIX LEMONNIER

Si le Lemonnier a prouvé une fois de plus la supériorité du coureur parisien Jacques Keyser, Hollandais pour les records, il a montré également la valeur des pédestrians de province et de l'étranger. En effet, dans les 10 premiers, seuls le 1er, le 5e, le 6e le 9e et le 10e sont Parisiens. Le 2e, Granger est Lyonnais; le 3e, Pautex est Marseillais; le 4e, Delloye, est Belge; le 7e, Allel, est Marseillais, et le 8e, Boissière, appartient au cercle Quévillais. Grolleau et Denis du R. C. F., terminèrent 12e et 13e. Le classement par clubs donna la victoire au Racing avec 77 points devant le Club de la Société Générale (107 points), le Massilia Club (118 points), l'A. S. Lyonnaise (144 points), le C. P. de Quévilly (156 points), ce qui prouve la valeur de la province.



SAM LANGFORD

Le champion du monde de boxe



WILDING CONTRE GOBERT.

Une partie entre ces deux excellents joueurs attire toujours une nombreuse assistance. Que serait-ce si les dix meilleurs pouvaient être réunis dans un même tournoi?

LES DIX MEILLEURS JOUEURS DE TENNIS

PAR JACQUES QUELLENNEC

Un critique très connu outre-Atlantique, le Dr E.-B. Dewhurst, s'est avisé, il y a quelque temps, de dresser et de faire publier une liste des dix meilleurs joueurs du monde. Quelle témérité de sa part ! Quelle tâche difficile et ingrate entre toutes ! Chaque fervent du tennis n'a-t-il pas dans sa tête une petite liste des dix meilleurs joueurs à laquelle il attribue une valeur définitive, et, comme il arrive malheureusement que toutes ces petites listes sont assez différentes les unes des autres, il ne faut guère songer à mettre tout le monde d'accord.

C'est à peu près aussi difficile que si l'on essayait d'obtenir l'approbation unanime d'une liste des dix meilleurs aviateurs du monde. De quelles performances faudrait-il le plus tenir compte ? Courses de ville à ville, circuits imposés, raids à travers la campagne ou au-dessus des flots, vols de hauteur ou de fantaisie ? Devrait-on classer d'après l'une de ces épreuves seulement ou bien plutôt tenir compte de ce qui a été fait par chacun dans tous les genres? Ce dernier parti semble en somme le plus raisonnable, car il faut toujours préférer un homme complet à n'importe quel excellent spécialiste.

S'il est donc logique de donner en aviation la première place à Garros qui a su mettre à son actif des prouesses aériennes si variées, de même au tennis le numéro 1 ne peut-être attribué qu'à Wilding, que le triple titre de champion du monde sur l'herbe, sur terre battue, sur le bois des courts couverts désigne indiscutablement pour occuper cette place d'honneur.

Mais ce choix fait, les choses se compliquent singulièrement. Nous avons bien en lawn-tennis, pour classer les grands joueurs, des éléments d'appréciation positifs, qui sont les résultats des grands tournois. Le seul ennui est qu'on n'a jamais vu ensemble, à un même tournoi, les prétendants aux dix premières places. Les uns se sont rencontrés sur l'herbe, d'autres sont habitués à jouer sur la terre battue, d'autres enfin ont remporté leurs plus beaux succès sur le bois des courts couverts. On en arrive donc, par la force des choses, à considérer un certain nombre de performances diverses assez difficilement comparables entre elles.

Il faut évidemment donner moins d'importance aux résultats acquis dans des tournois secondaires, où les meilleurs joueurs s'engagent souvent sans préparation suffisante, pour s'attacher plus spécialement au palmarès des grandes épreuves des deux ou trois dernières années. Il faut tenir compte aussi très largement des circonstances de telle victoire ou de telle défaite, faire monter d'un échelon sur la liste tel joueur qui a réussi à remporter à l'étranger, loin de chez lui, quelque succès retentissant, et n'accorder qu'un simple bon point à tel champion local qui, sur son terrain, a réussi à battre quelque visiteur de marque.

Pour revenir au classement du Dr Dewhurst, il paraît assez clair qu'il n'a pas été tenu compte, pour le dresser, des résultats de la Coupe Davis et des épreuves américaines. Après Wilding, en effet, nous trouvons dans l'ordre à la deuxième place, N.-E. Brookes, puis 3e, S.-E. Parke, 4e Mc Loughlin, 5e R.-N. Williams, 6e C.-P. Dixon, 7e Roper-Barret, 8e O. Froitzheim, 9e W. Johnston, 10e S.-N. Doust.

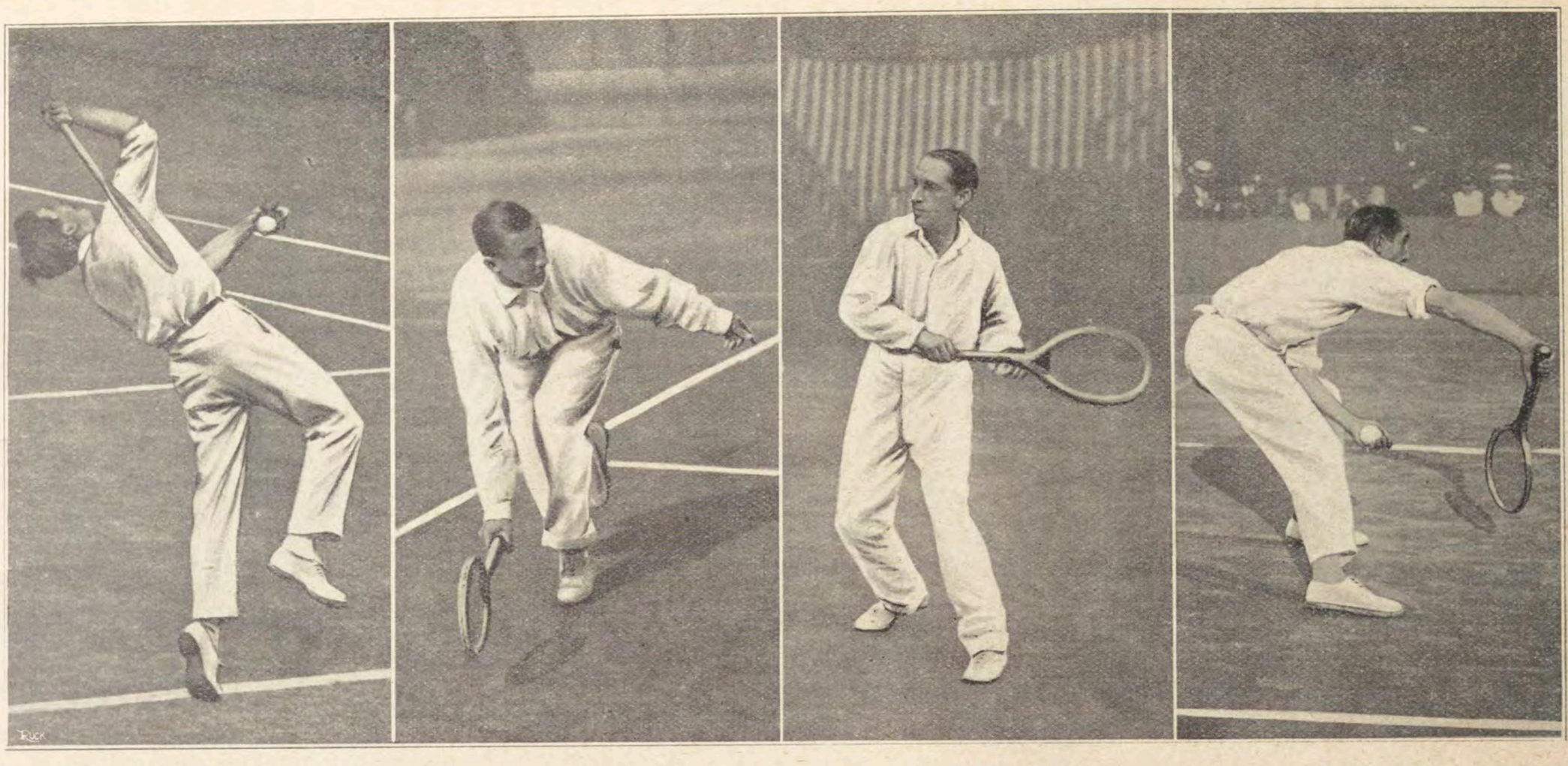
Les Français, on le voit, sont simplement omis, ils ont fait si piètre figure dans l'éliminatoire de la Coupe contre les Allemands qu'ils ne méritent pas d'être au palmarès, tant pis pour eux, et tant mieux pour W. Johnston, un jeune américain qui promet beaucoup, mais qui n'a encore rien tenu, même dans son pays, et pour Doust dont l'expérience est grande au contraire, mais qui n'a jamais eu à son actif le gain d'un vraiment grand tournoi.

L'omission des Français est une erreur si flagrante, que chez nos voisins les Anglais, qui voient les choses du « continent » d'une façon un peu moins distante, on a su remettre les choses au point. On se souvient encore de l'autre côté de la Manche que le championnat de Londres courts couverts a été gagné trois fois par des Français, que Gobert a remporté, sur Wilding lui-même, le championnat d'Angleterre également sur courts couverts, enfin que Decugis et Gobert ont remporté sur l'herbe le championnat double du monde, du temps où cette épreuve s'appelait encore simplement « le championnat ». Ce sont des titres et qui peuvent compter parmi les plus méritoires, puisqu'ils ont été conquis à l'étranger, sur des terrains différents des nôtres.

Aussi la liste de M. Wallis Myers, le grand critique anglais, nous semble-t-elle se rapprocher infiniment plus près du classement idéal ; il établit entre les dix premiers joueurs l'ordre de préséance suivant :

1 Wilding.
2 Mc Loughlin, Brookes.
4 Parke.
5 Gobert.
6 R.-N. Williams.
7 Froitzheim.
8 Decugis.
9 Dixon.
10 Roper-Barret.

On peut admettre sans discussion l'attribution des trois premières places, bien que Brookes semble actuellement en déclin ; mais si on laisse Parke au quatrième rang, bien qu'il n'ait jamais brillé que sur l'herbe, il semble légitime de mettre Gobert sur le même rang. Ce dernier, il est vrai, n'a pas, comme Parke, battu Mc Loughlin, ni Brookes, mais pour la bonne raison qu'il ne les a jamais rencontrés. S'il était actuellement entraîné, Gobert figurerait certainement à la seconde place; le mettre cette année sur le même rang que Parke, qu'il a battu autrefois, ce n'est pas lui donner un rang de faveur mais simplement le placer là où il doit être. Passons maintenant au no 6, nous y trouvons un jeune, qui profite peut-être un peu trop de l'indulgence qu'on a pour les audacieux. Le jeu très brillant de Williams opposé au patient travail des vieux routiers, lui conquiert la sympathie de tous; s'il gagne, c'est une folle ovation, s'il perd, au contraire, on ne lui en tiendra pas rigueur. Il est juste de dire qu'il a battu, dans la Coupe Davis, son suivant immédiat Froitzheim, mais les circonstances l'ont grandement servi. A Nottingham, en Angleterre, où cette partie a eu lieu, il n'a rencontré, sur un court glissant et détrempé, qu'un Froitzheim relevant de maladie, très inférieur à lui-même ; quant à Decugis, il n'a jamais été battu par le jeune américain, qui avait cependant bien l'ambition, en revenant en Europe, de triompher au moins une fois de celui qui lui avait appris à jouer au Tennis-Club de Paris.



MAURICE MAC LOUGHLIN
L'étonnant Américain dans une de ses attitudes caractéristiques.

A. H. GOBERT.
Dont on attend impatiemment la rentrée définitive.

MAX DECUGIS.
L'homme qui fait toujours cinq sets contre Wilding.

F. W. RAHE
Le jeune Allemand qui a peut-être le plus d'expérience internationale.

La logique la plus élémentaire veut donc que, mettant à part toutes considérations de style, nous placions à la même hauteur les deux champions de la régularité Froitzheim et Decugis, sans essayer de faire entre eux une distinction presque impossible pour laisser venir Williams immédiatement après, à la huitième place seulement, en attendant qu'il confirme un peu plus amplement les grands espoirs qu'on peut fonder sur lui. C.-P. Dixon vient après, certainement tout à fait à son rang, car malgré son déclin récent, aucun de ceux qui viennent ensuite ne saurait lui être préféré.

Le palmarès pour être complet doit porter après lui encore un nom et il faut décider ici entre cinq ou six candidats de valeur presque égale. Faut-il inscrire un américain qui s'est signalé à Newport, un anglais célèbre à Wimbledon ou un continental que nous avons pu juger à Saint-Cloud ? La question est délicate, mais des choix au moins aussi difficiles se sont déjà présentés et il suffit de se rappeler les principes directeurs qui guident en pareil cas nos grands comités de sélection. Qu'aurait fait, par exemple, la commission centrale de Rugby chargée de désigner les quinze meilleurs français ? Dans des circonstances aussi difficiles elle n'hésite pas; grâce à ses principes, elle choisit invariablement un homme du Racing-Club de France, ancien stadiste de préférence. Il suffit de faire comme cet honorable corps, laisser résolument de côté W. Johnston qui n'a jamais traversé l'Atlantique, Roper-Barret qui n'a gagné qu'à Wimbledon et choisir F.-W. Rahe, l'homme qui a joué au Racing Club de France (tournoi des champions), après s'être signalé au Stade..... et ailleurs.

A la fin de 1913 la liste des dix meilleurs joueurs doit donc s'établir comme suit :

1. Wilding.
2. Mc Loughlin, Brookes.
4. Gobert, Parke.
6. Froitzheim, Decugis.
8. R.-N. Williams.
9. Dixon.
10. Rahe.

Laissons de côté ces appréciations sur les meilleures raquettes de notre époque, qui n'ont en somme qu'un certain caractère d'actualité, pour nous occuper d'une décision qui peut avoir pour le tennis des conséquences extrêmement importantes. Je veux parler de la reconnaissance par l'Angleterre de la Fédération Internationale de Lawn-Tennis. Chacun sait que le lawn-tennis n'a été pratiqué pendant longtemps que dans les pays anglo-saxons. Quand il émigra sur le continent, il garda au début quelques attaches avec son pays d'origine et la « Lawn-Tennis Association » d'Angleterre trouvait tout naturel que les clubs de Suisse ou de la côte d'Azur lui fussent affiliés. Avec le, développement du jeu cependant, les autres associations nationales prenaient de l'ampleur et, tout en reconnaissant l'autorité incontestable de leur aînée la L.T.A., cherchaient à mettre un peu d'ordre dans leurs affaires intérieures. Les rencontres internationales se multiplièrent, les championnats du monde furent fondés et une entente internationale entre les différents groupements dirigeants devenait indispensable.

A. F. WILDING
Le fameux Australien, qui a remporté trois fois le championnat du monde.

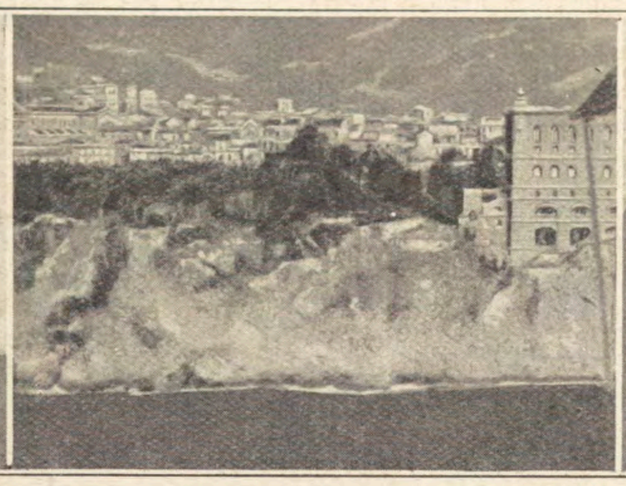
L'Angleterre, au lieu de préparer les choses, ce qui aurait été son rôle, se plaisait au contraire à les rendre plus difficiles, en laissant entendre que les seules règles de la L. T. A. avaient jusqu'ici fait loi et devraient de même, à l'avenir, satisfaire tout le monde. La France prit alors l'initiative de provoquer la fondation d'une Fédération Internationale. Avec beaucoup de pondération et de justice, on accorda à l'Association anglaise un nombre de voix supérieur à celui de toute autre nation, et, les différents délégués s'étant réunis à Paris, plusieurs décisions importantes furent prises touchant, entre autre choses, la définition de l'amateur et l'institution des championnats du monde. Bien que les délégués anglais eussent pris part à la discussion et voté les résolutions, un parti puissant s'était formé en Angleterre pour refuser toute validité aux délibérations de la Fédération Internationale. Le programme de ce parti était de faire dénoncer l'entente intervenue dans le but de conserver à Wimbledon sa situation privilégiée d'unique tournoi mondial. Il s'agissait de démontrer que les championnats du monde sont une institution inutile. Les raisons invoquées étaient assez pauvres et s'appuyaient même sur une véritable hypocrisie de langage.

Pourquoi, disait-on en effet, appeler dorénavant le tournoi de Wimbledon un championnat du monde, alors que, jusqu'ici, il s'est appelé « le championnat » tout court, ce serait, comme à la boxe, comme en rowing, forcer le gagnant à relever les défis qu'on lui lancerait et abaisser le tennis au rang d'un sport professionnel. Or il n'est pas difficile de s'apercevoir qu'en anglais « the championship » veut proprement signifier « l'unique championnat » ; et que loin d'être un titre plus modeste que celui de champion du monde, « the champion » est certainement quelque chose de plus : « l'unique et indiscutable champion ». Tout ceci cachait simplement un désir : voir refuser pour Wimbledon l'appellation de championnat du monde sur l'herbe, pour que, du même coup, on étouffe dans l'œuf les organisations des autres championnats du monde sur terre battue et sur le bois. L'Assemblée générale de la L. T. A. s'est refusée à approuver un projet aussi mesquin, elle a adhéré en principe aux décisions de la Fédération Internationale. Quelques orateurs très éclairés se sont chargés de mettre les choses au point; ils ont publiquement déploré le manque de clairvoyance des dirigeants anglais qui auraient dû, il y a quelques années, user de la situation prépondérante du tennis britannique pour prendre la tête du mouvement d'entente internationale. Le temps a marché, ils n'ont rien fait, leur rôle, à l'heure actuelle, est de réparer l'erreur commise et non de chercher à faire une obstruction inutile et même nuisible. Pour nous, félicitons-nous des résultats déjà acquis et formulons le souhait que le principe d'une Fédération Internationale une fois admis, on se serve utilement de ce nouvel organisme pour régler définitivement les quelques questions encore en suspens.

JACQUES QUELLENNEC.

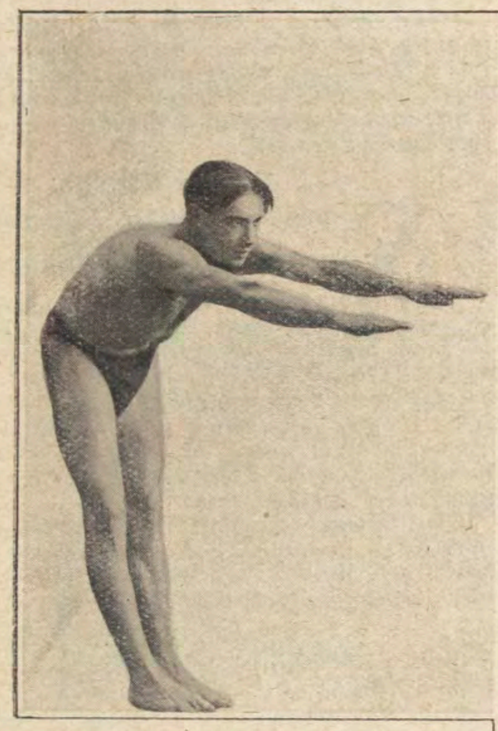
LE BLOC-NOTES DE LA QUINZAINE

L'équipe première du Stade Rennais Université Club qui tient la tête du classement dans le championnat de football de Bretagne.

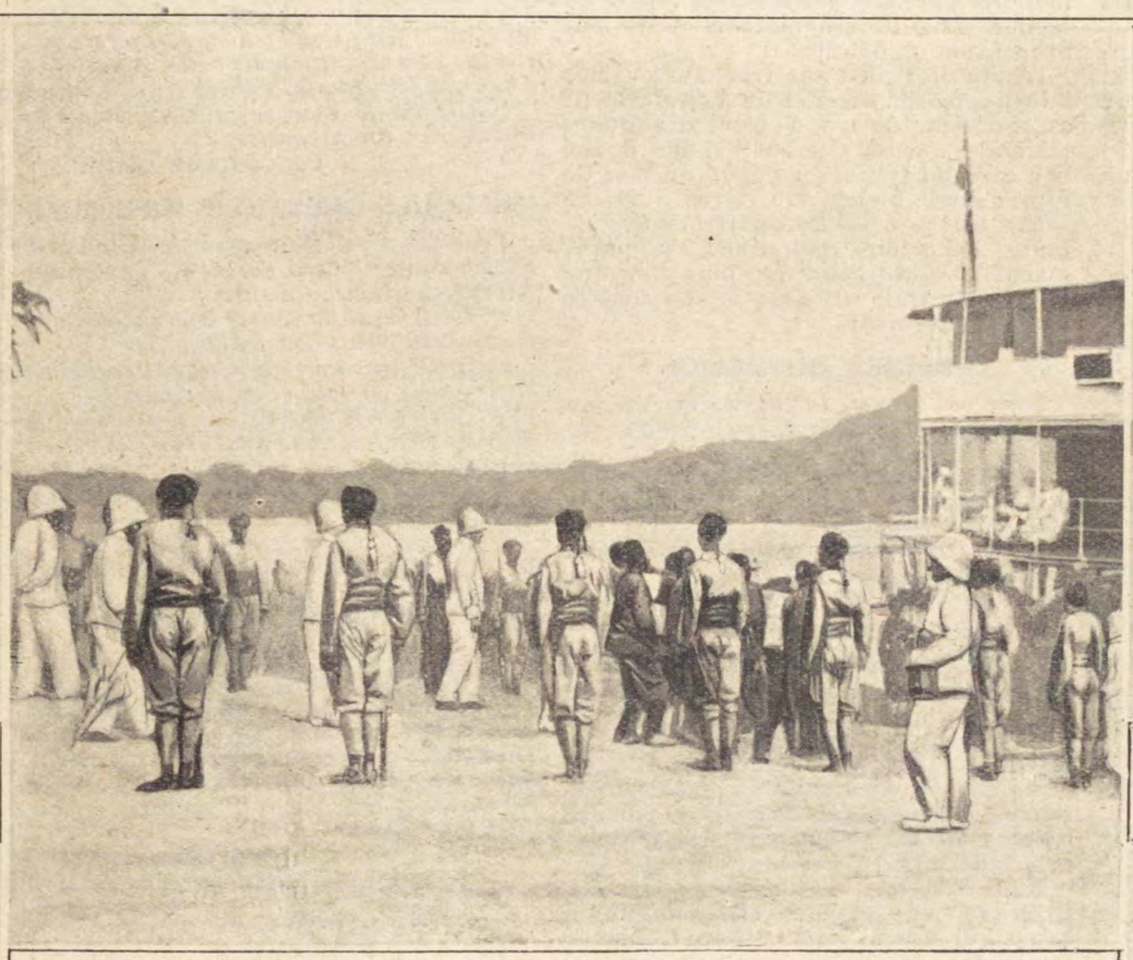


Une vue de Monte-Carlo. Agrandissement d'un film cinématographique pris par M. Legras, du haut d'un aéroplane.

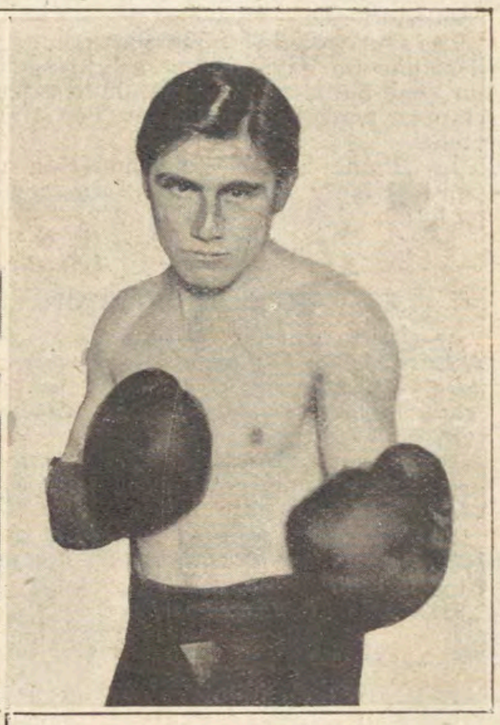
Le 8 janvier, à la Faisanderie l'équipe du Lycée Henri IV a battu l'équipe de Sainte-Geneviève, s'attribuant le championnat de Paris interscolaire de Rugby.



Georges Pouilly, recordman de France de natation, pour les épreuves de vitesse.

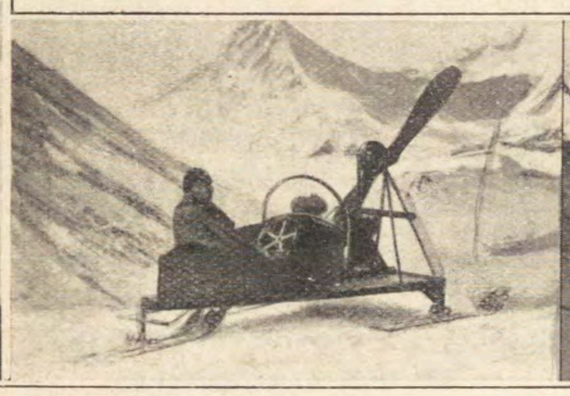


L'embarquement à Bangui (Congo Français), du corps d'Hubert Latham, à bord du transport Alphonse-Fondere. *Les obsèques du célèbre aviateur ont été célébrées cette semaine au Havre.*



Bandsman Blake, l'excellent middle-weight anglais qui à lancé un défi à Carpentier.

Albert Moreau, l'inventeur du stabilisateur automatique, a été nommé chevalier de la Légion d'honneur.



M. René Legrain, a bord de son traîneau à hélice aérienne, est allé de Briançon au Lautaret.

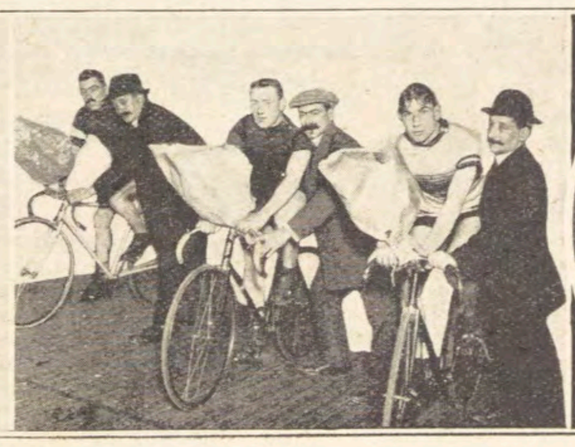
Miss Davies, à Hendon, a bouclé la boucle en compagnie d'Hamel. (Monoplan Morane-Saulnier.)

M. Michel Ephrussi, dont les couleurs triomphèrent souvent sur le turf est mort la semaine dernière.

Le Dr. Paul Voivenel, a été nommé chevalier de de la Légion d'honneur.

Vue générale du XIII^e Salon automobile Belge. Il a été inauguré dimanche dernier par le bourgmestre de Bruxelles.

Insigne offert aux shooters du Tir aux pigeons de Monte-Carlo.



L'équipe française (Poulain, Pouchois, Engel), qui a battu le 11 janvier, l'équipe américaine (Fogler, Grenda, Root).

V. Ponte, gagnant pour la 4^e fois du championnat de lutte d'Alexandrie.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

A PROPOS DE MOTEURS D'AVIATION

Un lecteur pourrait-il me dire si les soupapes commandées sont la seule différence existant entre un « Gnôme » et un « Le Rhône », et avoir l'amabilité de décrire le système de commande des soupapes ?

Ce système diminue-t-il réellement la consommation d'essence ?

Les moteurs Gnôme et Rhône sont dissemblables sous bien des rapports.

La plus grosse différence réside dans le système d'alimentation. Dans le Gnôme, l'alimentation se fait par un arbre creux qui amène les gaz dans le carter central, d'où il passe dans les chambres d'explosion au moyen de soupapes automatiques montées sur le fond des pistons. Dans le Rhône, au contraire, les gaz amenés par l'arbre dans un carter spécial sont conduits vers le sommet des cylindres par des tuyauteries spéciales et sont admis au moyen de soupapes commandées.

Les soupapes du Rhône sont commandées par une came double à 8 bossages; un seul culbuteur commande les deux clapets pour l'admission et l'échappement.

Le Rhône a une consommation un peu inférieure au Gnôme en essence et en huile.

P. G.
Aviateur.

LES CARTES D'AVIATION

1° Quelles sont les cartes les plus complètes employées par les aviateurs voyageant dans différents pays, et quelle est quel leur échelle ? (par exemple ; Daucourt-Bonnier, etc.).

2° Ces cartes sont-elles vendues sans tenir compte de leur nationalité et où les trouve-t-on ?

3° L'indicateur de direction indiqué à la page 248, du numéro 764 de la Vie au Grand Air, *est-il utile ou non ?*

Pourquoi ne l'emploie-t-on pas ?

P. CANAKIS,
à Nice.

1° Les cartes employées par les aviateurs pour les grands raids intertionaux sont éditées à la librairie sportive Blondel La Rougery, rue Saint-Lazare. Elles sont à l'échelle de 1/200.000e.

2° Naturellement, elles sont vendues sans qu'il soit tenu compte de la nationalité. Ces cartes n'ont d'ailleurs absolument rien de secret.

3° L'indicateur de direction dont vous parlez est utile. On l'emploie bien, mais très peu. Et puis, s'il fallait monter sur un avion tous les accessoires utiles, on n'en finirait pas...

PEUT-ON ACCOUPLER 2 MOTEURS A ESSENCE ?

Je possède un groupe électrogène à essence se composant d'un moteur Gnôme 4 cylindres, 12 HP accouplé directement à une dynamo de 24 HP de force. J'aurais l'intention d'installer à proximité et parallèlement à ce groupe un autre moteur à essence de 12 HP dont le volant serait relié par courroie au volant du moteur Gnôme. Y a-t-il possibilité de faire tourner en même temps ces deux moteurs pour obtenir le plein rendement de la dynamo, et quelles sont les conditions essentielles à observer ? Une légère différence dans le régime des deux moteurs n'amènerait-elle pas de perturbations dans la marche et arriverai-je ainsi à obtenir les 24 HP qu'il me faut ?

CH. GUILLAUD,
Boulogne-sur-Mer.

Théoriquement, rien ne s'oppose à ce, que l'on accouple deux moteurs à explosions pourvu que leur vitesse de régime soit ramenée à égalité par un moyen quelconque. En pratique, c'est tout autre chose, et nous craignons fort que vous ne puissiez arriver à un bon résultat.

Deux moteurs 12 HP font bien 24 HP, mais toute la difficulté réside dans la nécessité de faire marcher ces 24 HP ensemble. Nous connaissons un exemple fameux de moteurs à explosions accouplés. Il s'agit des deux rotatifs Gnôme accouplés sur un seul arbre d'hélice par l'ingénieur roumain Coanda. Or, malgré l'interposition d'un différentiel, solution très ingénieuse, l'expérience n'a pas été des plus satisfaisantes.

Vous pouvez toujours essayer d'accoupler vos deux moteurs suivant le dispositif que vous indiquez, mais il faudra, pour éviter des perturbations, ne point trop tendre les courroies, de façon à leur permettre un certain glissement en cas de besoin. Inutile d'ajouter que vous y perdrez certainement quelques chevaux.

JEAN MEHEUT,
à Saint-Etienne.

L'HUILE DE RICIN CONVIENT-ELLE AUX MOTOCYCLETTES ?

Voudriez-vous bien me dire, dans votre « Petit Dictionnaire », de la Vie au Grand Air, *quels inconvénients peut présenter pour le moteur d'une motocyclette, l'emploi de l'huile de ricin pour le graissage, et au besoin, les précautions qu'il y a lieu de prendre ?*

Avec mes remerciements, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations empressées.

A. R
à Antibes.

Loin de présenter des inconvénients, l'huile de ricin est excellente pour les moteurs de motocyclettes, en raison du régime élevé de ces moteurs et de leur propension à chauffer.

L'huile de ricin a une très haute valeur lubrifiante, son coefficient de frottement est inférieur de 1/3 à celui des huiles minérales, et sa combustion ne donne lieu qu'à un très léger dépôt de noir de fumée sur le plateau du piston.

Elle n'attaque ni les caoutchoucs, ni la fonte, du moins quand elle est pure; mais elle coûte beaucoup plus cher que l'huile minérale et c'est là son seul et gros inconvénient.

TURBINES OU HÉLICE ?

Etant un fervent lecteur de la Vie au Grand Air, *pourriez-vous me répondre aux questions ci-dessous :*

1. Peut-on remplacer l'hélice des dirigeables et aéroplanes par des turbines « Coanda », y aurait-il un avantage ?

2. Une voiturette à propulsion aérienne peut-elle gravir des pentes raides ?

G, COMBES.
40, avenue Henri-Martin.

On ne peut répondre mieux à cette question qu'en invoquant l'exemple de l'inventeur lui-même.

M. Coanda est, en effet, ingénieur à la Société anglaise des aéroplanes Bristol, et nous ne savons point qu'il ait jamais remplacé les hélices courantes par des turbines de son système sur les aéroplanes construits d'après ses données.

Nous n'avons d'ailleurs jamais été fixés avec une entière certitude sur les essais qui ont pu être tentés par lui avec sa turbine. On a dit que son biplan à surfaces portantes en bois, sur quoi était montée sa turbine tractive et que l'on a pu voir à l'un des derniers salons, avait volé à plus de 100 à l'heure ; mais rien n'a confirmé ce bruit.

La conclusion s'impose.

Quant à la voiturette à propulsion aérienne, rien ne s'oppose à ce qu'elle gravisse des pentes très raides : ce n'est qu'une question de puissance. Mais, bien entendu, ce mode de propulsion ne doit pas être considéré comme très économique ; ce serait une grosse erreur,

HENRI et LÉON FRENK.
Chatou.

POUR DEVENIR OFFICIER-AVIATEUR

Je vous serais reconnaissant de me répondre par le moyen de votre Petit Dictionnaire sportif *aux questions suivantes ;*

1° Pour devenir officier aviateur, par quelles écoles faut-il passer ?

2° Pour cela, le baccalauréat, (1re partie ou complet) est-il nécessaire ?

3° Ne peut-on le devenir avec un brevet d'aptitude militaire obtenu dans des écoles de préparation à ce brevet et en passant par Saint-Maixent ?

4° Demande-t-on beaucoup de mathématiques à Saint-Maixent ?

L. DE GANCOURT.
Bordeaux.

1° Pour devenir officier-aviateur, toutes les écoles sont excellentes : notre brillante pléiade de pilotes militaires comprend en effet des fantassins, des cavaliers, des artilleurs, des officiers de génie et des marins. Vous pouvez en conclure qu'il n'y a pas de voie spéciale, tout au moins pour l'instant.

2° Si l'on veut obtenir l'épaulette, le baccalauréat est non pas indispensable mais nécessaire.

3e On peut très bien le devenir en passant par le rang, puis par Saint-Maixent ; les facilités offertes aux jeunes gens sérieux et travailleurs sont nombreuses.

4° Ce que l'on demande à l'examen d'entrée de Saint-Maixent n'est pas méchant, surtout pour l'aspirant possédant le bachot.

Mais tout cela donne l'épaulette seulement. Pour devenir aviateur, il faut en faire la demande expresse et justifier de certaines qualités morales et physiques. De plus, certaines connaissances spéciales ne sont pas inutiles.

Il est vrai qu'avec du travail et de la persévérance, il est en somme aisé d'arriver à un bon résultat.

Lieutenant B.
Reims.

QUESTIONS NOUVELLES

A PROPOS D'AUTOS AMÉRICAINES

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir publier ces questions dans la Vie au Grand Air *: Combien la machine américaine Ford consomme-t-elle d'huile et d'essence aux 100 kilomètres ?*

Quelle est la machine qui consomme le moins aux 100 kilomètres ?

UN LECTEUR ASSIDU.

QUELQUES QUESTIONS HIPPIQUES

Pourriez-vous faire insérer dans le Petit Dictionnaire Sportif *de la* Vie au Grand Air *les questions suivantes :*

1° Un cheval de course bon en plat est-il nécessairement bon en obstacles ?

2° Quel paraît être le meilleur cheval de cette année, en plat et en obstacles ?

3° Quel est le jockey qui a remporté le plus de victoires cette année, en plat et en obstacles ?

4° A quel âge un cheval d'obstacles cesse-t-il de courir ?

R. R.,
à Paris.

POUR LA SIGNALISATION AÉRIENNE

Décidé à faire inscrire le nom de la ville que j'habite sur un point très culminant et très visible au passage des aviateurs, j'hésite devant les observations de l'autorité militaire. Que faut-il faire ? Il me semble qu'en cas d'invasion on pourrait effacer cette indication.

M. CARON,
Saint-Hubert-Bois-Le-Roi.

A PROPOS D'AVIETTE

Je vous prie de vouloir bien insérer ces différentes questions dans votre Petit Dictionnaire Sportif.

1° Est-ce qu'une aviette lancée dans une côte rapide (route quelconque) ne parviendrait pas à quitter le sol et à faire faire ainsi une petite envolée à la personne qui la monte ?

2° Une aviette est-elle difficile à construire, et a-t-on besoin pour cela des données mathématiques ?

3° Accepte-t-on comme officiers aviateurs les simples officiers qui font la demande d'entrer dans cette nouvelle arme, ou bien faut-il avoir déjà des connaissances spéciales sur les aéroplanes ?

E. SALGON,
à Marmande (L.-et G.)

CE QUE COUTENT LES AÉROPLANES

Je vous serais bien reconnaissant de publier ces quelques questions dans la Vie au Grand Air.

1° Pouvez-vous me dire combien coûte un aéroplane ?

2° Dites-moi également le prix d'un moteur et d'une hélice ?

3° La course de fond cycliste est elle dangereuse pour la santé d'un jeune homme de 15 à 18 ans ?

H. L.
Bologne.

OU ACHETER DES MOTEURS D'AVIATION ?

Ne sachant où me renseigner, je vous serais reconnaissant si vous vouliez m'indiquer où je pourrais trouver à acheter un moteur d'aviation Anzani 5 ou 6 cylindres, d'occasion, bon marché, capable de voler quatre ou cinq heures, ou un Gnôme en bon état ?

EDOUARD MONNARD.
Comba Borel, 2, Neuchâtel (Suisse).

POUR UN GLISSEUR

Quelle longueur et quelle largeur faut-il donner à un glisseur pour un moteur de 12 chx ?

Un moteur d'autos, 12 chx ne serait-il pas trop lourd ?

Quelle hélice faut-il prendre et quelles dimensions faut-il lui donner ?

R. MOSCOVINO.
à Chinon (Indre-et-Loire).

QUESTIONS SUR LE COURSING

J'ai lu avec plaisir les quelques articles parus dans la Vie au Grand Air *relatifs aux Coursings et au Greyhound.*

Pourriez vous me donner les renseignements suivants :

1° Le propriétaire d'un chien est-il obligé de conduire lui-même son animal sur l'hippodrome ou peut il l'envoyer courir ? Le Grey hound Club se charge-t-il de recevoir et de piloter le courrier ainsi envoyé ?

2° Quelle est la valeur des prix attribués d'une façon générale ?

3° Les coursings sont ils exclusivement réservés aux chiens de race Greyhound pur ? Un lévrier d'origine algérienne, ou russe, ou autre ; un métis de Greyhound et d'un autre lévrier peut-il prendre part à une course de ce genre ?

HENRY RÉGNER.
Boulevard Kléber, Libourne.

A PROPOS DES SIX JOURS

A la fin d'une course cycliste de six jours, quand plusieurs équipes sont encore en tête, on leur fait disputer une épreuve finale de 2500 mètres, c'est absolument injuste ! car c'est le triomphe du bon sprinter, et l'échec de l'homme de fond. Celui-ci qui a fourni le même effort physique et moral pendant six jours entiers est vraiment trop sacrifié.

Un lecteur complaisant, pourrait-il m'indiquer une combinaison permettant à tous les coureurs n'ayant pas été doublés d'avoir des chances égales.

M. C. ABONNÉ,
Montmorency.

Nous donnerons les réponses à ces questions dans un prochain numéro.

PAUL LAUNAY.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 5 AU 12 JANVIER 1914

AVIATION

4 JANVIER. — Marc Pourpe va du Caire à Sohag; 450 kilomètres sans escale.

6 JANVIER. — De Sohag à Louqsor, 250 kilomètres sans escale.

7 JANVIER. — De Louqsor á Ouadi-Halfa, 590 kilomètres sans escale.

9 JANVIER. — D'Ouadi-Halfa à Abu-Hamed, 400 kilomètres sans escale.

12 JANVIER. — D'Abu-Hamed à Khartoum.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 11 JANVIER. — *Prix Lemonnier* (12 kilomètres) : 1. Keyser (R.C.F.), en 43 m. 20 s. 3/5, 2. Granger (A. S. Lyonnaise), en 44 m. 1 s. 4/5 ; 3. Pautex (Individuel), en 44 m. 4 s.

4. Delloye (Belge) ; 5. Massot (C.A. XIVe) ; 6. Ponzette (C.A. XIVe) ; 7. Allel (Massilia) ; 8. Boissière (Quevilly) ; 9. Bonvicini (G.L.) 10. Terrier (C.A.S.G.).

BOXE

SAMEDI, 10 JANVIER. — Au Wonderland. — Dastillon fait match nul avec Biz Mackey.

HIPPISME

JEUDI, 7 JANVIER. — Nice. — *Prix de S. A. S. le Prince de Monaco* (10.000 francs) : 1. Démon II (A. Carter) à M. Hennessy, 2. Islington-Green, 3. Montmartre. — P.-M. : gag. 14 fr. 50, p. 7 francs, 10 fr. 50, 9 fr. 50.

DIMANCHE 11 JANVIER. — Nice. — *Grand Prix de la Ville de Nice* (steeple-chase 100.000 francs) : 1. Ma Love (Head) à M. Ch. Liénart, 2. Ultimatum, 3. Etrurie. P. M. : gag. 15 fr. 50, pl. 10 fr., 10 fr. 50, 16 francs.

FOOTBALL RUGBY

DIMANCHE 11 JANVIER. — Colombes. — Le S.C.U.F. bat le Stade par 6 à 0.

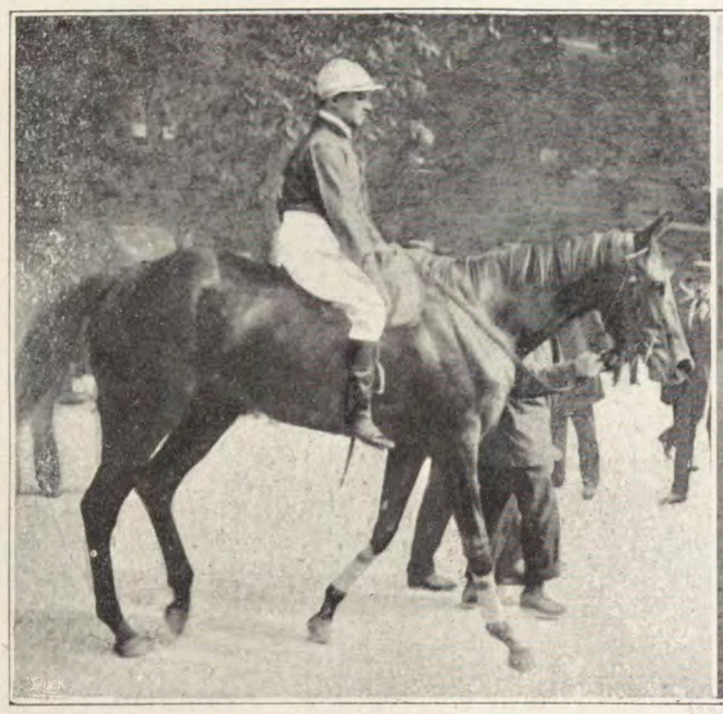
FOOTBALL ASSOCIATION

DIMANCHE 11 JANVIER. — Rue Olivier de Serres. — Le Club Français bat le C. A. de la Société générale par 2 buts à 1.

TIR

VENDREDI 9 JANVIER 1914. — Réunion de la *Société l'Assaut au Pistolet* (tir aux balles Devillers. Gagnants des poules : Galand (2), comtesse Labordère, Dr Devillers, Carteret, Mme Devillers, Rumeau. — *Réunion du Cercle Volney.* — Gagnants des poules au pistolet : Fabars, Sangnier (3), Morillot. Revolver : Reynier, Sangnier (2).

(1) Cette page est spécialement consacrée à nos lecteurs. Nous publions toutes les questions et les réponses qui nous sont adressées.



HIGHLY
A M. Edmond Blanc. Il a rapporté à son propriétaire, 32.350 francs.

SLOUGHI
Le cheval de M. Edmond Blanc a gagné, en 1913, une somme de 35.310 francs.

LISTMAN
Ce deux ans a rapporté 31 650 francs à son propriétaire, M. Olry Rœderer.

LA GÉNÉRATION DE 1914

PAR RENÉ RIONDET

Nous allons tenter aujourd'hui de découvrir les sujets d'avenir de la saison prochaine parmi les performers que les résultats de l'an dernier ont mis en relief. Mais, avant d'entreprendre cette tâche délicate, nous avons eu la précaution de montrer, l'autre jour, par l'exemple le plus récent, quelle circonspection il faut apporter dans l'appréciation des performances fournies à l'âge de deux ans.

Il semble qu'on puisse distinguer en deux catégories les transformations subies par les chevaux de course, entre leur deuxième et leur troisième année.

La première catégorie comprend celles qui sont imputables à une modication dans l'état de santé général; il est presque impossible de le prévoir et, lorsqu'elles se produisent, il faut les discerner soigneusement afin de ne pas en imputer la responsabilité à un soi-disant défaut dans l'ascendance. Par exemple, Montrose II a eu beau devenir corneur à trois ans; il n'en restait pas moins vrai que l'union dont il provenait était remarquable et digne d'être reproduite par les éleveurs.

La seconde catégorie se compose de celles qui coïncident avec un état physique irréprochable. Le cheval se porte admirablement et prend son exercice normalement; mais, il se trouve dans l'impossibilité de rééditer les prouesses qu'il a accomplies l'année précédente. Dans ce cas, neuf fois sur dix l'explication du phénomène doit être cherchée dans l'imperfection du pedigree.

Un cheval mal né peut se couvrir de gloire à l'âge de deux ans : les conditions de succès dépendent alors de la date de naissance plus ou moins prématurée, de la précocité plus ou moins grande du sujet, du régime auquel il a été soumis au haras ou de son aptitude spéciale à sauter dans son train.

Au contraire, à l'âge de trois ans, c'est la qualité qui parle : il arrive bien parfois qu'un concurrent indigne gagne en profitant d'une circonstance heureuse ou d'une course fausse. Mais, pour pouvoir conserver sa forme et remporter une série de succès concluants, le performer doit posséder les différentes aptitudes à supporter le travail, à démarrer rapidement, à suivre un train sévère et à fournir, à la fin d'une course dure, une pointe de vitesse.

Or, cet ensemble de conditions ne se trouve complètement réuni ou suffisamment représenté que chez le cheval bien né.

Nous prendrons comme sujet de notre courte étude les deux ans de l'an passé, dont les gains se sont élevés à un total d'au moins 20.000 francs. Sur les 139 chevaux qui ont atteint ou dépassé cette somme, il n'y a que 18 représentants de la jeune génération.

Ce sont :

1 Mousse de Mer	111.075	francs	10 La Malfiera	29.130	francs
2 Le Grand Pressigny	90.500	francs	11 Roselys	26.800	—
3 Guerroyante	87.350	—	12 La Farina	25.825	—
4 Sardanapale	78.420	—	13 Diderot	24.450	—
5 Estrées	41.550	—	14 Frileux III	23.440	—
6 Sloughi	35.310	—	15 Monétrie	21.505	—
7 Highly	32.350	—	16 Cangé	21.340	—
8 Listman	31.650	—	17 Bobine	21.630	—
9 Oreste II	29.400	—	19 Diavolezza	20.000	—

Lorsqu'on parcourt le pedigree de ces performers, une première remarque s'impose immédiatement: c'est que, sur les dix-huit, il n'y en a que trois dont l'ascendance ne contienne aucun courant de Galopin; et ces trois exceptions, La Malfiera, Diderot et Bobine, n'occupent pas les meilleurs rangs.

Sur les quinze autres, six possèdent un courant de Galopin: le Grand Pressigny, Sardanapale, Estrées, Frileux III, Cangé et Diavolezza; cinq en possèdent deux : Mousse de Mer, Sloughi, Listman, Oreste II et La Farina; enfin quatre contiennent trois fois Galopin : Guerroyante, Highly, Roselys et Monétrie. Mais nous reviendrons sur ce sujet à propos du dépouillement des inbreedings.

Si nous envisageons les familles auxquelles se rattachent nos dix-huit candidats, nous n'en retirons pas grand enseignement; car tous remontent à des souches plus ou moins en vue, à part peut-être Diderot dont l'origine est purement américaine.

On peut signaler toutefois que la famille 4 est fortement représentée par Le Grand Pressigny, Oreste II, Roselys et La Farina; or, c'est elle qui, en ce moment, remporte en France les succès les plus constants. A la famille 9 appartiennent Estrées, La Malfiera et Diavolezza. Enfin, en dehors de Listman et Bobine qui sont de la famille 1, tous les autres proviennent de souches différentes : Mousse de Mer, fam. 8; Guerroyante, fam. 10; Sardanapale, fam. 16; Sloughi, fam. 14; Highly, fam. 12; Frileux III, fam. 5; Monétrie, fam. 2; Cangé, fam. 20.

Nous pouvons aussi considérer la lignée paternelle. Sur les dix-huit performers, un seul remonte à Matchem, c'est Frileux III, par Lorlot; deux se rattachent à Hérode, ce sont Diderot et Diavolezza, petit-fils et fille de Le Sagittaire; quinze ont pour ancêtre Eclipse.

Parmi ces quinze derniers, la descendance de Flying Fox est représentée par ses filles, Guerrovante et Roselys; et par ses petits-enfants, Mousse de Mer, Sloughy et Highly; celle d'Isonomy, par Bobine; celle de Newminster, par Estrées, Cangé, Listman, Oreste II et La Farina; celle de Consul, par Sardanapale et La Malfiera; celle de Saint Simon, par Le Grand Pressigny et Monétrie.

Reste à envisager la question de l'inbreeding qui semble jouer le rôle le plus important dans les unions ayant donné naissance aux dix-huit produits considérés.

C'est là que nous reconnaissons l'influence remarquable de Galopin. En effet, nous trouvons huit fois l'inbreeding dominant soit sur Saint Simon, comme chez Listman et La Farina; soit sur Saint Simon et sa propre sœur Angelica, comme chez Highly, Roselys et Monétrie; soit sur Galopin, le père de Saint Simon, comme chez Guerroyante et Oreste II; soit sur Voltigeur le grand-père de Galopin, comme chez La Malfiera.

D'autres inbreedings intéressants sont celui sur King Tom, que possède Le Grand Pressigny; celui sur Sterling, qui est chez Estrées et Cangé; celui sur Hermit, qu'on découvre chez Frileux III.

Bref, après cette enquête, dont nous avons présenté les éléments le plus rapidement possible, quelles conclusions fragiles pouvons-nous tirer? Nous ne prononcerons aucune condamnation; nous nous bornerons à citer ceux qui nous paraissent devoir poursuivre glorieusement leur carrière l'an prochain. Parmi les poulains, Le Grand Pressigny s'annonce comme devant être au nombre des meilleurs; mais il trouvera sans doute de sérieux rivaux en Listman, La Farina et aussi Estrées. Chez les pouliches, nous nous en tiendrons à Monétrie, Guerroyante, Highly.

Nous reviendrons en temps utile sur ce sujet pour fournir en détail les raisons de nos préférences.

RENÉ RIONDET.

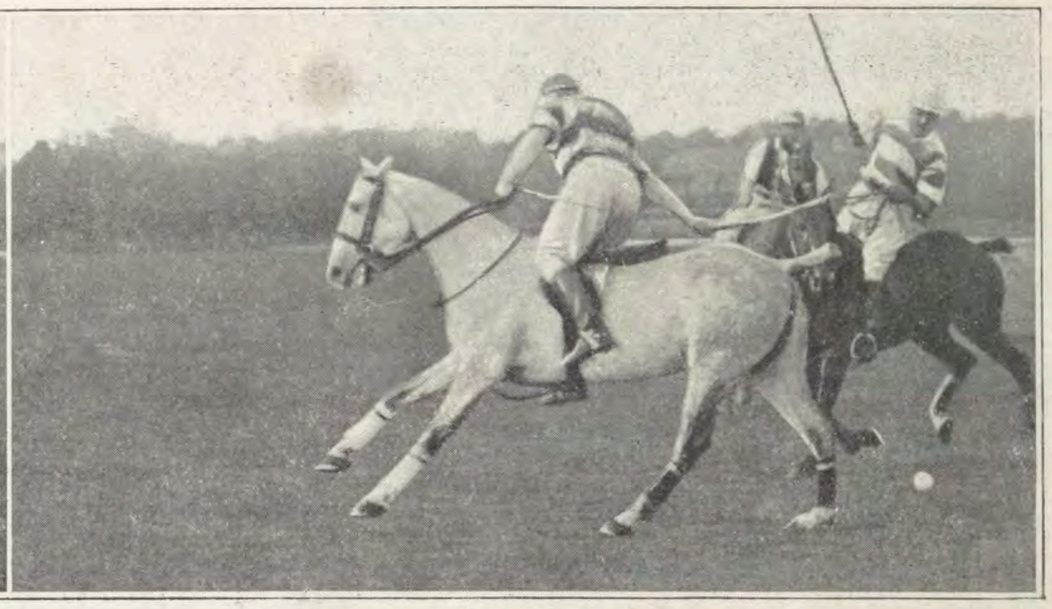
VOULEZ-VOUS GAGNER UNE AUTOMOBILE ?

Si oui, prenez part à notre Grand Concours du Champion doté de 20.000 francs de prix.

Ce concours, extrêmement simple, est ouvert à tous nos lecteurs. Le premier prix est constitué par un torpedo 10-12 chx, Doriot-Flandrin-Parant.

Voir page III des feuilles de garde le treizième bon. Nous tenons à la disposition de nos lecteurs qui veulent participer au Grand Concours du Champion, les numéros contenant les douze bons précédents, moyennant la somme de 7 fr. 75.

RENCONTRE D'ADVERSAIRES
Ces deux joueurs sont montés respectivement sur un poney égyptien à longue queue et sur un poney irlandais.



JOUEURS D'UN MÊME TEAM
Cette photographie permet de juger deux excellents poneys irlandais en plein jeu.

LES BONS PONEYS DE POLO

PAR MAURICE NORTY

La question primordiale pour un joueur de polo, est le choix d'un bon poney, ou mieux de bons poneys, puisqu'il lui en faut au moins quatre. Avec un mauvais poney, pas moyen d'aller vite, d'être sûr de ses balles, de tourner rapidement, par conséquent, impossible de jouer.

Il y a une dizaine d'années, le polo se jouait à une allure plutôt lente tout au moins dans les clubs du continent, car les Anglais, les Américains et les Hindous pratiquant ce sport depuis longtemps, étaient mieux montés. A présent, les choses sont changées ; grâce aux matches inter-clubs où les Anglais dominent, l'allure du jeu s'est améliorée ; les poneys possédés par les joueurs continentaux sortent des écuries des meilleurs entraîneurs anglais, ce qui fait disparaître du même coup, la raison principale de l'infériorité constatée autrefois.

La France ne produit pas de poneys de polo ; ce fait a été mis en lumière par des acheteurs anglais qui, après avoir voyagé dans le Midi, ont dû renoncer aux achats qu'ils projetaient. L'Irlande est le vrai berceau des poneys de polo ; l'équipe anglaise qui s'est rendue cette année en Amérique pour jouer les fameux matches du championnat « Angleterre-Amérique », était montée sur des poneys irlandais.

L'Amérique du Nord, spécialement les Etats-Unis, élève aussi des poneys qui sont exportés en Europe où ils trouvent de nombreux amateurs ; cette race, lorsqu'elle est croisée avec des étalons arabes ayant joué au polo, donne d'excellents produits ; la race anglaise s'allie très bien également aux poneys arabes ; tout le monde a d'ailleurs entendu parler du poney « anglo-arabe », il est facile à jouer, mais des terrains durs lui conviennent mieux que ceux de nos pays.

Une remarque s'impose, un poney dont le père et la mère furent entraînés au jeu de polo, pourra être dressé plus facilement et donnera de meilleurs résultats.

Contrairement à ce que certaines personnes supposent, les poneys argentins ne sont pas appréciés en Europe, ils ne sont pas assez vites et après expérience, ils sont délaissés.

Hormis la question de la race, il y a aussi celle de l'âge.

Les poneys ne sont pas à même de jouer avant 6 ans, car ils ne peuvent galoper sur un terrain lourd, leurs jambes n'étant réellement formées que vers 7 ans ; ainsi donc, les meilleurs poneys sont ceux de 7 à 8 ans d'âge et ayant 2 ans d'entraînement. Ils sont susceptibles, en moyenne, de jouer durant 6 années. Malheureusement, des accidents, soit au cours du jeu, soit au cours de leurs nombreux déplacements, viennent souvent interrompre leur carrière. En effet, malgré tout l'intérêt qu'il a à conserver des poneys dont la valeur varie entre 2.500 et 15.000 francs, le joueur ne peut empêcher que son poney ne reçoive un coup de maillet, ou ne fasse une chute parfois mortelle.

La hauteur réglementaire d'un poney, telle qu'elle est fixée dans les règles quasi-officielles du « Hurlingham Club », est de 14 mains 2 pouces (soit 1 mètre 48).

Au sujet du dressage des poneys, les controverses sont indéfinies ; chaque entraîneur a sa méthode, pour ne pas dire son « secret ». En général, on commence par leur faire décrire des « huits », faire des changements de pied, les arrêter net étant au galop, leur apprendre à reculer. Ces exercices d'assouplissement sont fort longs et quelquefois même aboutissent médiocrement ; seuls, les très bons poneys se laissent assouplir et alors ils sont familiarisés avec le « stick » dont le maniement les effarouche les premiers temps : la balle est frappée d'abord au pas, puis au galop ; lorsque le poney est bien habitué au stick, on lui fait pousser un poney monté par un autre homme, car il aura maintes fois la nécessité de pousser dans le jeu afin de gêner les mouvements d'un partenaire. Particularité à signaler, des poneys très souples tournent d'eux-mêmes au coup de « backhander », c'est-à-dire, en sentant que le joueur envoie la balle derrière lui.

Les profanes s'imaginent volontiers que le poney suit la balle durant une partie, c'est une illusion ; par contre, il arrive que des joueurs se plaignent de voir leur poney « craindre » la balle et s'en éloigner ; cette crainte naît la plupart du temps de la maladresse du joueur qui a lancé des coups de stick dans les jambes de son poney en manquant des balles, il faut donc prendre soin de le bien placer avant de frapper la balle.

Les évolutions des poneys intéressent grandement le spectateur d'un match de polo, toutefois, les règles élémentaires du sport lui font défaut et l'attrait du spectacle qu'il a devant les yeux, s'en trouve diminué.

Voici quelques détails de jeu assez ignorés : Est-il permis de bousculer un adversaire ? Oui, suivant certains principes, un joueur peut bousculer un adversaire ou interposer son poney devant lui, de manière à l'empêcher d'atteindre la balle, mais il ne peut croiser un autre joueur en possession de la balle, sauf à une distance telle, que ledit joueur ne soit pas obligé d'arrêter son poney afin d'éviter une collision. En outre, aucun joueur ne peut saisir avec la main, pousser ou frapper avec la tête, les mains, les coudes ou les bras, mais il peut pousser du bras au-dessus du coude, pourvu que ce dernier soit tenu serré au côté.

Aucun joueur n'a le droit de jouer de la main gauche, sauf s'il a été accepté à « Hurlingham », il n'a pas le droit de monter dangereusement, de se servir dangereusement de son maillet.

Si un joueur ou un poney vient à être blessé par une chute ou tout autre accident, l'arbitre arrête le jeu et donne le temps nécessaire pour remplacer le joueur ou le poney blessé.

Il n'est toléré ni œillères, ni éperons à molettes.

Peu de personnes, en France, connaissent ces détails de jeu qui permettent de suivre une partie avec intérêt et c'est vivement regrettable, car le sport de polo mérite mieux que cette attention légère qui lui est accordée, faute de connaissances précises.

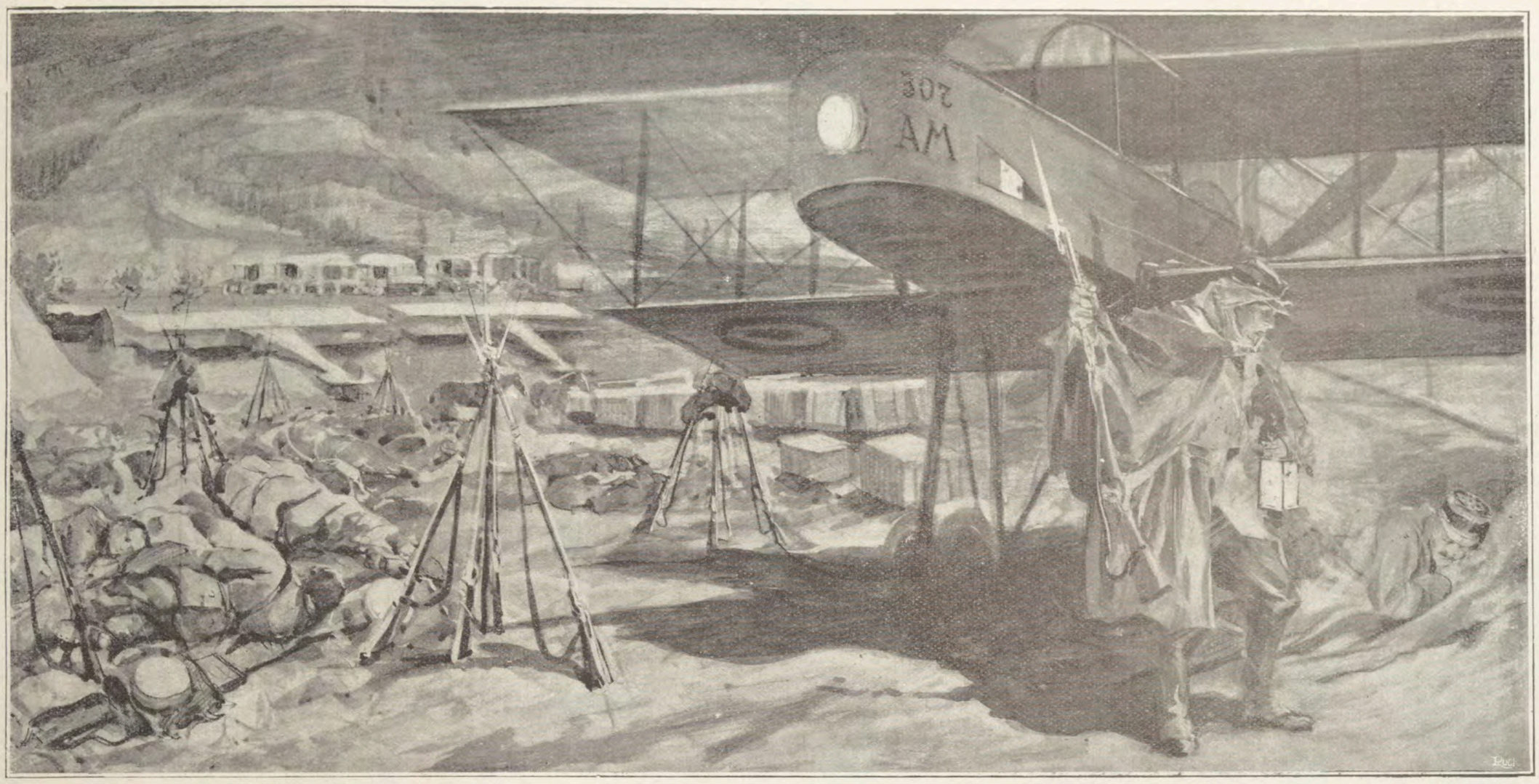
Voici peu d'années, les sportsmen avaient quelques difficultés à suivre le polo s'ils n'étaient pas membres d'un club, mais à présent, les clubs de Paris, Deauville, Cannes, n'hésitent même pas à effectuer des dépenses pour rendre plus confortables les emplacements réservés sur leur terrain, au public, donc, si vraiment l'esprit sportif existe, le public n'a plus de raisons de s'abstenir.

Les Anglais, fins connaisseurs, apprécient le « polo » à l'égal du « football » et la bourgeoisie aussi bien que la haute société anglaise suit régulièrement, dans les deux clubs de Londres et dans ceux de province, les rencontres passionnantes où sont mises en relief la valeur des joueurs, les qualités de leurs poneys et l'état d'entraînement des divers clubs civils et militaires.

De là chez eux, est né l'élevage de ces poneys universellement appréciés, et qui constitue pour l'éleveur une source intéressante de revenus, de là est sortie également l'industrie des sticks, balles et autres accessoires qu'ils exportent dans le monde entier.

Il ne faut pas se lasser de le répéter, ce que nous admirons chez les Anglais quant au sport de « polo » peut exister chez nous avec de la persévérance et de la volonté. Les cavaliers, les terrains, l'argent ne manqent pas, les éleveurs non plus, par conséquent, il suffit que les provinces françaises suivent l'exemple des hommes qui ont pris la tête du mouvement à Paris ; que des jeunes gens, dans nos grandes villes, prennent l'initiative de créer un club, ils auront certainement des adhésions parmi les officiers de cavalerie et après avoir pris des leçons avec un professionnel anglais, qu'ils obtiendront facilement, ils pourront ensuite prendre part aux matches de Paris, Cannes, Deauville, ou se rendre en Angleterre afin de se perfectionner. Les succès aiguillonnant les énergies, des réunions régionales auront lieu et le sport sera définitivement lancé. La jeunesse de nos provinces n'en retirera que des bienfaits et le corps des officiers de cavalerie y trouvera, en même temps qu'une heureuse distraction, un exercice fort utile.

MAURICE NORTY.



Harassés de fatigue, tous pilotes et mécaniciens nous nous sommes couchés sous les ailes des avions, tandis que les coups de feu des avant-postes rayent l'ombre et que les forêts brûlent dans la nuit.....

Haut les Ailes! (1)

(Carnet de route d'un officier aviateur pendant la guerre de 19..)

PAR MARC GOUVIEUX

RÉSUMÉ DES ARTICLES PRÉCÉDENTS :

Brusquement, sans déclaration de guerre, le 16 août, à 2 heures de l'après-midi, deux Zeppelins allemands ont bombardé Nancy, détruit l'escadrille et les dirigeables. Le général Servance, commandant le 20e corps, confie au lieutenant Saint-Bris la mission périlleuse de détruire, avant le soir, plusieurs voies ferrées de l'Alsace-Lorraine.

Saint Bris vient de se livrer à la destruction de la gare d'Hombourg, dans le Palatinat, mais son réservoir d'essence, traversé par une balle, le force à atterrir au bord de l'étang de Waldeck.

Guidé par le garde-forestier alsacien Muller, il est introduit au château de Bœrenwald auprès du comte de Tichémont, Alsacien annexé et resté Français de cœur.

Saint-Bris trouve de l'essence au garage du château, mais avant de repartir, il s'en va, en compagnie de Hans Muller, faire sauter la ligne de chemin de fer de Bitche, puis il reprend son vol vers la France ; il assiste, du haut des airs, à la bataille de Nancy, puis vient rendre compte de sa mission au général Servance.

Vers le soir, la déroute est complète.

Nos avant-postes s'avancent jusqu'à Salins, de l'autre côté de la Seille, en pleine Lorraine allemande, et notre cavalerie intrépide poursuit les fuyards dans la direction de la gare stratégique de Bensdorf...

Un à un, dans la soirée, les biplans de l'escadrille sont venus se poser sur le terrain d'atterrissage de Moncel ; tous sont présents : aucun ne manque à l'appel. Les sous-officiers Halhs, Brimont et Nory qui, avec Boissieu, ont poussé une pointe au-dessus de Metz, sont rentrés de leur reconnaissance. Wassigny aussi est là, retour de sa mission au-dessus des Vosges, après avoir jeté le désordre dans la gare de Lützelbourg et Saverne.

Harassés de fatigue, tous pilotes et mécaniciens nous nous sommes couchés sous les ailes des avions, tandis que les coups de feu des avant-postes rayent l'ombre et que les forêts incendiées brûlent dans la nuit.

. . . . . .

Moncel, Parc d'escadrille, 3 heures matin, 19 août.

— Mon lieutenant, mon lieutenant ?

— Hein ! quoi !... qu'est-ce qu'il y a ?

A moitié éveillé, je me dresse assis sur le sol encore enveloppé de ma couverture... Devant moi, un planton, qui dirige son falot sur mes yeux, me secoue...

— Mon lieutenant, on vous demande.

— Qui me demande ?

— Le colonel chef d'état-major... C'est très pressé.

— Où est-il le colonel ?

— Au poste de T. S. F., mon lieutenant.

Je frotte mes yeux pour me réveiller complètement et je demande d'un air maussade :

— C'est bien moi qu'on demande ?

— Oui, mon lieutenant, c'est le lieutenant Saint-Bris... que je cherche. Le factionnaire m'a dit que c'était vous qui étiez couché là-dessous. Et il désigne les ailes de mon avion qui me servent d'abri.

Il n'y a pas d'erreur... Il faut y aller. Adieu ma nuit réparatrice sous le 307... J'en avais bien besoin cependant, depuis deux jours que je ne dors pas ?

— Allons, ouste, montre-moi le chemin... Fais attention aux tendeurs. Sacré nom d'un chien, gare à ta tête, tu vas crever la toile des ailes.

Et en moi-même je répète : « Que diable me veut le chef d'état-major à cette heure ? Il fait noir comme dans un four ».

. . . . . .

A travers les camions automobiles, les remorques, les tracteurs de notre escadrille arrivés depuis la veille à Moncel, nous allons, enjambant les corps des mécaniciens et des aviateurs endormis. De temps en temps un grognement. C'est un dormeur qu'on éveille en marchant sur lui ; ou bien le « halte-là ! » d'une sentinelle qui croise l'arme, suivi de l' « avance au ralliement » et du mot échangé à voix basse... Et là-bas, par-dessus les crêtes de Moncel, les feux des cantonnements piquent de leur lueur rouge la nuit sombre... Ils se prolongent au loin de l'autre côté de la Seille vers Château-Salins et Bensdorf que la division de cavalerie vient d'occuper en pleine Lorraine allemande.

— Mon lieutenant, me dit le planton qui éclaire ma route, voilà le poste de T. S. F., c'est à cette lumière, devant vous.

Un grand mat métallique, des fils qui se perdent dans l'ombre et devant le récepteur dont les cuivres brillent, sous la lumière d'une lampe à acétylène, un sapeur radio-télégraphiste travaille. Le casque de téléphoniste sur la tête, il écoute dans la nuit les ondes aériennes, tandis qu'avec son crayon il note chaque lettre sur son carnet de dépêches.

Le colonel Logerot, le chef d'état-major du 20e corps, fait les cent pas devant le poste : il court vers moi et à voix basse pour ne pas troubler la réception :

— C'est vous, Saint-Bris ?

— Oui, mon colonel.

— Vous ne savez encore rien ? On ne vous a pas dit la terrible nouvelle ?

— Non !

— Ils viennent de bombarder Paris !...

J'étouffe un juron de colère.

(1) Voir les nos 788 et suivants

— Paris ! mais quand ?

— Il y a 20 minutes... Tenez, lisez ce premier radiotélégramme, vous en saurez autant que moi.

« Tour-Eiffel, 2 h. 35, 19/8, escadre Zeppelin arrivée au-dessus de Paris. Commencé bombardement, 2 h. 30. »

Je suis à la fois atterré et suffoqué par la colère.

— Paris !... Ah ! les c..... Ah ! ils l'avaient bien annoncé. Ils ont tenu leur promesse !

Le sapeur télégraphiste, la communication finie s'est levé et vient vers nous.

— Mon colonel, voici le deuxième radio.

A la lueur de la lampe du poste, le colonel lit tout haut.

« 17/8. Tour-Eiffel 2 h. 45. Bombardement fini, impossible... dégats... jour. Secteur Issy, projecteurs Mont-Valérien... 4 Zeppelins partis 2 h. 40 Villette direction Nord-Est.

— Et la suite ? quelle direction ? demande le colonel anxieux au radiotélégraphiste.

— Impossible d'entendre la suite mon colonel. Des parasites ont dû se glisser. Les communications suivent toutes brouillées, c'est à peine si j'ai pu saisir ce qui est écrit.

— Non d'un chien, de nom d'un chien... ronchonne le colonel, quelle guigne ! C'est le principal qui nous manque !... Savoir la direction de leur retraite.

Puis s'adressant au télégraphiste :

— Restez au récepteur. S'il y a quelque chose de nouveau, prévenez-moi au quartier général, salle des rapports, auprès de la lanterne tricolore. Vous venez, Saint-Bris? J'apporte le deuxième radio au général. Vous n'êtes pas de trop. Le général est déjà en conférence avec le capitaine Beauchery, votre chef d'escadrille. Il faut aviser au plus vite.

. . . . . .

Dans la salle de la mairie de Moncel, aux murs tapissés de journaux officiels et d'affiches tricolores annonçant la mobilisation, le général, entouré de ses officiers d'Etat-major et du capitaine Beauchery, discute avec animation.

Le dernier radiotélégramme entre les mains, il cherche à reconstituer les phrases tronquées et commente les termes.

— Les dégâts, les dégâts, reprend-il d'un ton froidement rageur comme au jour du bombardement de Nancy... Évidemment, il doit y en avoir ! Il n'y a pas de guerre sans casse... Mais jusqu'à preuve du contraire, je reste sceptique sur les effets d'un bombardement sur une masse aussi considérable que Paris...Ah ! parlez-moi de bombardement sur des points stratégiques précis, restreints... Mais sur une ville en pleine nuit ?. Voyons, Beauchery, éclairez-nous un peu, vous qui êtes un spécialiste... Combien les derniers Zeppelins allemands peuvent-ils emporter de projectiles ? Chiffre exact, sans bluff ?

—Mon général, avec les modèles de 2800^{mc}, on peut compter sur 1000 kgr d'explosifs, soit, en prenant comme base l'obus de 100 kgr. au trinoluol, du genre de ceux de l'attaque de Nancy, il faut compter dix obus par dirigeable.

— J'admets vos chiffres, Beauchery. Eh bien ! pratiquement, en supposant les conditions d'éclatement les meilleures, on peut compter qu'un obus de 100 kgr détruira une maison de 5 à 6 étages, rendement maximum ! Nous arrivons donc pour une escadre de quatre Zeppelins à quarante maisons détruites. Quarante maisons pour l'ensemble de tout Paris ! Avez-vous réfléchi, messieurs, à ce que cela représente, comme proportion parmi les milliers de maisons de la capitale ?

Et s'animant, la voix énergique, nous redonnant confiance.

— Non, voyez-vous, messieurs, le bombardement de Paris est encore un bluff de guerre. Après l'avortement de l'attaque brusquée de Nancy, les Allemands ont voulu frapper à nouveau un grand coup. A mon sens, l'important de la question est de savoir comment la population parisienne a supporté cette attaque ? Ses nerfs ont-ils été suffisamment calmes pendant les 30 minutes de bombardement, en pleines ténèbres, dans l'affolement du premier réveil, au milieu de l'émeute propagée par la racaille étrangère qui devait attendre depuis longtemps le mot d'ordre aérien ? Voilà le point important ! j'ajoute bien vite, je suis sûr que les Parisiens depuis longtemps préparés à cette éventualité, ont dû supporter cette épreuve passagère avec leur courage, leur sang-froid ordinaires !...

Voilà mon avis, messieurs, et maintenant à notre tour d'agir. Paris est bombardé. Le fait brutal est là. Il est 3 h. 20. Les quatre Zeppelins allemands vont repasser dans quelques heures la frontière. Il faut les atteindre à tout prix... Avez-vous une idée, Beauchery, sur leur ligne de retraite?

— Oui, mon général. Mon opinion est faite depuis longtemps. J'ai étudié la question, avant la guerre, au cours de mes voyages en Allemagne et d'après les échos de la presse militaire. Si vous le permettez, mon général, je vais vous retracer les phases de l'attaque aérienne allemande telle qu'à mon avis, elle a dû se passer cette nuit. Cela permettra de mieux orienter nos recherches.

— Eh bien, allez-y Beauchery, je vous donne cinq minutes. A 3 h. 30 je veux qu'une décision soit prise !

Le capitaine Beauchery, vieux vétéran de l'air, connu autant par ses voyages en avion et en dirigeable que par ses travaux sur l'aéronautique allemande, nous fait suivre du doigt sur la carte de France au 200.000^{e} les étapes probables de l'escadre vers Paris.

(La fin au prochain numéro.)

MARC GOUVIEUX.

(Illustrations de Nemecek)

Notes Financières

A l'heure où paraîtra le présent article, l'emprunt Serbe sera effectué. Nous avons annoncé cette importante opération à un moment où nous n'avions pas en main les éléments nécessaires pour en donner les détails. Il est donc intéressant d'y revenir aujourd'hui.

L'emprunt portait sur 500.000 obligations de 500 francs or, dont 150.000 ont été entièrement souscrites par un groupe de banquiers et d'établissements. Ces obligations remboursables en 50 ans au plus, soit au pair par voie de tirages semestriels, soit par rachats en Bourse au-dessous du pair, rapportent un intérêt annuel de 25 francs nets. Elles sont garanties en dehors des engagements directs du Gouvernement Royal Serbe par : 1°, les recettes nettes de l'Administration Autonome des Monopoles disponibles après le service des emprunts visés par la loi des 8/20 juillet 1895, 26/8 août 1902, 14/27 décembre 1913 et 15/28 décembre 1909 ; 2° en première hypothèque par les bénifices nets des Monopoles institués par la loi du 13/15 août 1893 et gérés par l'Administration Autonome des monopoles.

Le prix d'émission est 93,25 0/0, soit francs 466,25 par obligation, payable comme suit au gré des souscripteurs :

1° Libération immédiate 10 0/0, soit 50 francs, en souscrivant, 83,25 0/0, soit 416,25 à la répartition du 20 au 24 janvier.

2° Libérations échelonnées ; 10 0/0, soit 50 francs en souscrivant ; 30 0/0, soit 150 francs, à la libération du 20 au 24 janvier et 53,25 0/0, soit 266,26 le 28 février 1914. Les souscripteurs qui emploient le mode de libérations échelonnées auront à ajouter au moment du dernier terme, les intérêts à 5 0/0 depuis le 20 janvier jusqu'au jour du paiement.

L'obligation entièrement libérée au moment de la répartition constitue au souscripteur un placement à 5,36 0/0 sans tenir compte de la prime de remboursement.

Le service de l'emprunt total de 250 millions exige, au maximum, et avec le remboursement au pair en cinquante ans, une somme annuelle de 13,750,000 frs.

L'excédent des Monopoles non absorbé par les emprunts antérieurs gagés et en tablant sur les chiffres de 1912, (dont un trimestre entier a subi le contre-coup de la guerre), fournit déjà à lui seul 11.513.000. L'année 1913, malgré huit mois de guerre, mais grâce à la magnifique reprise des recettes depuis le mois de septembre, donnera un peu plus que l'année 1912 et sensiblement plus que 1911. C'est assez dire qu'avec l'accroissement de territoire du royaume de Serbie et l'appoint supplémentaire d'encaissement qui en résultera, l'excédent disponible assurera déjà, selon toute vraisemblance, à lui seul, et dès 1914, le service de l'emprunt 1913.

Mais le gouvernement serbe a ajouté à l'excédent des monopoles ci-dessus, le produit du monopole de l'alcool, dont le revenu, pour 1913, et toujours malgré huit mois de guerre, dépassera 3 millions.

De telle sorte que l'excédent des monopoles, 11.500.000 francs et le produit du monopole de l'alcool, 3 millions, forment ensemble, dès maintenant, un total de 14.500.000 francs et cela sans faire entrer en ligne de compte la progression certaine à provenir de la reprise de la vie normale et de l'accroissement de territoire de la Serbie.

Voici, d'ailleurs, le tableau des recettes *nettes* réalisées par l'administration des Monopoles depuis l'origine :

Années	Recettes nettes	Montants employés pour le service de la dette	Excédents surplus non nécessaires au service de la dette
—	—	—	—
1896.	18.614.700	16.751.920	1.862.780
1897.	17.996.870	17.197.037	799.333
1898.	20.779.216	17.313.788	3.465.428
1899.	24.130 450	17.564.900	6.565.550
1900.	25.708.763	17.382.670	8.326.093
1901.	23.837.770	16.914.150	6.923.620
1902.	25.215.227	16.891.000	8.324.227
1903.	28.442.663	20.224.000	8.218.663
1904.	31.735.804	20.205.200	11.530.604
1905.	32.570.961	20.224.000	12 346.961
1906.	33.752 751	20.235.700	13.517.051
1907.	36.507.267	23.441.916	13.065.351
1908.	33.979.789	25 063.600	8.916.189
1909.	36.177.910	25.052.600	11.125.310
1910.	39.053.028	30.732.948	8.320 080
1911.	46.567.044	32.403.100	14.163.944
1912.	43.907.763	32.394.550	11.513.213

Le dividende de 5 francs mis en paiement le 5 janvier courant par la *Société Parisienne de Distribution d'Electricité* représente la dernière portion des intérêts intercalaires courus sur les actions du 1er juillet au 31 décembre 1913. Ces intérêts, conformément aux stipulations de l'article 42 des statuts, cessent de courir, de plein droit, le 1er janvier 1914.

On sait, en effet, que la concession accordée par le Conseil Municipal, le 21 mars 1907, comporte deux périodes :

1° Une période transitoire, prenant fin le 31 décembre 1913, pendant laquelle les Secteurs ont continué à assurer la distribution du courant électrique, pour permettre au concessionnaire — la *Compagnie Parisienne de Distribution d'Electricité* — de procéder à l'extension des canalisations, à la construction des deux usines de production d'énergie prévues par la concession et à l'unification suivant un plan méthodique des régimes de distribution, qui variaient suivant les secteurs ;

2° Une période d'exploitation normale du 1er janvier 1914 au 30 juin 1940, pendant laquelle la *Compagnie Parisienne de Distribution d'Electricité* est seule concessionnaire de l'éclairage électrique dans Paris.

Pendant la période transitoire, les actionnaires de la Société avaient droit à des intérêts intercalaires calculés à 4 0/0 l'an sur les sommes versées.

Dans la période qui commencera le 1er janvier prochain, ils ont droit à un dividende qui dépendra des résultats de l'exploitation.

Depuis quelques années — depuis surtout que le courant est vendu 7 centimes l'hectowatt en vertu de la convention de 1907 — les ventes d'énergie électrique ont suivi une progression très rapide, comme en témoignent les comptes annuels des Secteurs.

L'abaissement à 5 centimes, à partir du 1er janvier, de ce prix de vente, va, sans aucun doute, produire un nouvel essor des recettes. D'autre part, les usines nouvelles, pourvues des perfectionnements les plus récents, fourniront l'énergie avec un prix de revient très bas. De sorte que la *Compagnie Parisienne de Distribution d'Electricité* constituée il y a six ans et demi, semble commencer son exploitation dans des conditions favorables.

E. JANIN.

Notes Financières, 11, boulevard des Italiens, Paris.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MOTTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.